

LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ URBAINE

Terrains, acteurs et politiques

Doctorat en Géographie
Sous la direction du Professeur
Yves Winkin

Sonia Lavadinho
5, rue Daubin
CH - 1203 Genève

Septembre 2011



Ecole Normale Supérieure Lettres & Sciences Humaines

15, Parvis René-Descartes - BP 7000 - 69342 LYON Cedex 07
Tél. : 04-37-37-60-00 / Fax : 04-37-37-60-60
<http://www.ens-lsh.fr>

Contacts

Sonia Lavadinho

Doctorante

5, rue Daubin

CH - 1203 Genève

Portable: + 41 79 217 58 20

sl@bfluid.com

Yves Winkin

Professeur de Sciences de l'Information et de la Communication

Université de Lyon

ENS-LSH

15, Parvis René Descartes

FR – 69342 Lyon

Tél: +33 4 72 76 61 02

yves.winkin@ens-lyon.fr

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Je ne suis qu'un piéton, rien de plus.

Arthur Rimbaud

RESUME

LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ ACCOMPAGNE LA RESTRUCTURATION DU FAIT URBAIN

Ce travail de thèse est consacré au phénomène, perceptible depuis une décennie, du renouveau de la marche en milieu urbain. Ce thème, qui nous paraît porteur de nouvelles dynamiques d'aménagement¹ qui transforment le fait urbain, sera analysé à partir d'un cadre théorique transversal, porté par diverses disciplines, dont les plus saillantes sont l'urbanisme, la géographie, la sociologie et l'anthropologie urbaines. Quant à la méthode employée, elle est fondée sur une double démarche d'auto-ethnographie et de travail de terrain centré sur la méthode d'observation participante.

Depuis une dizaine d'années, un grand nombre d'agglomérations en Europe et ailleurs ont entamé une réflexion en profondeur sur la promotion des modes actifs, et en particulier de la marche, sur leur territoire. Cette démarche est accompagnée d'opérations de valorisation urbanistique, à différentes échelles, dans une optique de développement intégré de la ville dite multimodale. De ce fait, nous considérerons dans ce travail de thèse la marche non pas uniquement pour elle-même, mais en tant que pivot de cette multimodalité. Ainsi entendue, la notion de marchabilité peut dès lors dépasser l'échelle locale de la proximité pour déployer ses effets en synergie avec les autres modes de transport à des échelles plus vastes englobant les grands territoires fonctionnels des agglomérations. Nous passerons ainsi en revue les diverses actions, mesures et instruments actuellement mis en œuvre pour redonner à la marche ses lettres de noblesse au sein de l'espace public (Lavadinho, 2010a), lui octroyer la place qui lui revient au cœur des systèmes de mobilité urbaine et plus largement en tant que socle de l'urbanité que ces agglomérations appellent aujourd'hui de leurs vœux.

¹ Michel Lussault et Serge Thibault définissent l'aménagement comme l'ensemble des savoirs et des savoir-faire dont la construction et l'application servent à transformer et adapter volontairement des espaces d'échelles et de types variés au bénéfice des sociétés qui les produisent et les occupent. (Lévy et Lussault, 2003, p. 61).

UNE STRUCTURE EN QUATRE MOUVEMENTS

Après une introduction explicitant les choix empiriques et méthodologiques, nous articulerons ce travail de thèse en quatre grands mouvements :

Le premier mouvement est consacré aux valeurs de la marche. Nous y offrons un bref aperçu de l'évolution de la marche en milieu urbain au cours des dernières décennies, en considérant ce mode sous l'angle de l'enjeu qu'il constitue pour la refonte des représentations et des pratiques de la mobilité, valeur première de nos sociétés hypermodernes (Ascher 2001, 2005 ; Aubert 2004, 2010 ; Bauman, 1995, 2000, 2005 ; Charles, 2007 ; Ehrenberg, 1995, 1998 ; Lipovetsky, 1989 (1^{ère} éd. 1983), 2004, 2006). Nous explorerons également les raisons du succès croissant de la marche en milieu urbain au regard des évolutions récentes des habitudes et des styles de vie : l'essor croissant des loisirs, l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées, les nouveaux comportements d'achats sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une plus forte intégration de nouvelles façons de se mouvoir en ville. Nous verrons comment ces nouveaux styles de vie convergent avec un discours porteur chez les élites pour refaçonner un imaginaire lié à la flânerie et encourager l'émergence de pratiques de promenade liées aux loisirs en milieu urbain, qu'il s'agisse de pratiques touristiques ou de pratiques autochtones liées au temps libre. Ce regain d'intérêt, qui ne va pas sans rappeler la Renaissance, période où les élites s'adonnent également aux plaisirs de la promenade oisive et ostentatoire, se manifeste également aux niveaux philosophique et littéraire, comme nous pouvons le mesurer à l'aune du nombre de publications récentes sur le sujet (Amato, 2004 ; Le Breton, 2003 ; Solnit, 2002 ; Gros, 2009 ; Paquot, 2004 ; Amar, 2003 ; Barbisch, 2001, 2002 ; Barozzi, 2008 ; Corajoud, 2002 ; Davila, 2002 ; Donadieu, 2002 ; Donadieu et al., 2007 ; Gwiazdzinski et Rabin, 2007 ; Ingold et Vergunst (éds.), 2008 ; Hue, 2010 ; Pirson, 2008 ; Robin, 2009 ; Le Breton, 2000, 2002 ; Lévy, B. (éd.), 2004 ; Nicholson, 2008 ; Tesson, 2006).

Nous analyserons ensuite le retour actuel de la marche comme signe annonciateur d'un changement de paradigme sociétal, où les valeurs associées à une accessibilité définie en fonction de la vitesse et de la distance sont remises en question par une volonté d'urbanité, comprise comme le potentiel d'accéder plus facilement à un plus grand nombre de réalités sociales (personnes, activités, biens et services). Le « toujours plus vite » et « toujours plus loin » sont ainsi progressivement remplacés par le « toujours plus proche » et « toujours connecté ». L'accessibilité aux ressources que la ville offre et les compétences des individus pour en tirer pleinement parti deviennent l'objet d'enjeux : équité, proportionnalité, liberté de choix sont des fondamentaux qui reviennent souvent sur la balance des décisions prises à toutes les échelles par les décideurs politiques qui orientent les développements infrastructurels à venir, les professionnels de l'urbain qui aménagent les lieux-mouvements au sens large du terme et les citoyens qui jouent de leurs degrés de liberté pour façonner des stratégies mobilitaires afin de tirer le meilleur parti de cet environnement mobile qui façonne leur quotidien urbain. Ainsi, ce changement de paradigme mobiliaire est désormais porté politiquement dans la mesure où il correspond plus fortement aux

aspirations sociétales actuelles, qui tendent vers une meilleure qualité de vie et un développement urbain plus durable. Dans ce contexte aux multiples enjeux, nous montrerons que la promotion de la marche urbaine a d'autant plus de chances de réussir qu'elle ne se cantonne pas aux politiques sectorielles classiques des transports. Elle est au contraire portée transversalement par un nombre croissant de politiques publiques (aménagement urbain, santé, politiques de la ville, économie, tourisme, etc.), mais aussi parfois privées (compagnies d'assurances, politiques d'entreprise), ainsi que des acteurs de divers milieux (décideurs, concepteurs, chercheurs, associations, société civile, etc.).

Le deuxième mouvement est consacré aux concepts de la marche. Il constitue le socle de nos réflexions théoriques portant à la fois sur les stratégies déployées par les marcheurs en milieu urbain et sur la nécessité d'une meilleure prise en compte de ces stratégies pour concevoir à la fois les espaces et les réseaux dédiés à la mobilité de façon à offrir un cadre plus propice à l'essor de la marche urbaine. Chacun des chapitres qui constituent ce mouvement déclinera en autant de concepts-clés nos propres intuitions interprétatives et esquisses théoriques permettant d'appréhender la marche dans les limites de l'intelligibilité que nous permettent de saisir ses pratiques observables. A partir de nos analyses de terrain nous définirons ainsi un certain nombre de concepts opératoires : la *texturisation de la marche* et son pendant, l'*espace palimpseste*, qui trouve sa manifestation concrète dans la notion de *hub de vie* ; le *cabotage urbain*, stratégie des marcheurs qui représente à nos yeux le socle qui doit guider la réflexion en matière d'agencements des réseaux et de localisation des attracteurs ; les *repérages*, qui regroupent des techniques d'orientation qui servent à la navigation en milieu urbain. Nous montrerons que pour assurer une navigation véritablement efficace, la *signalétique intuitive*, que nous développerons avec l'exemple de *Legible London*, doit s'appuyer sur ces stratégies de cabotage et de repérage auxquelles ont recours les marcheurs urbains.

Le dernier chapitre de ce mouvement sera consacré à la notion de *ludification* (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho, à paraître) et décrira des exemples de solutions innovantes dans les champs de l'art et du design urbains qui rendent la marche plus attractive. La ludification contribue, par un regard décalé sur les dispositifs urbains, à conférer aux marcheurs de nouvelles façons de s'approprier la ville. Nous explorerons en particulier deux des pistes poursuivies par des opérations concrètes de ludification : celle du rééquilibrage entre transit et séjour au sein des espaces publics ; et celle de la pérennisation d'un autre regard sur les lieux et les temps du quotidien, renforcé par la récurrence saisonnière d'aménagements éphémères tels Paris-Plages ou le Festival Arbres & Lumières à Genève.

Le troisième mouvement est consacré aux échelles de la marche. Nous y articulerons quatre échelles spatiales, allant de l'échelle corporelle à celle des grands territoires :

- **Le corps.** Il s'agit ici de l'échelle ontologique de la marche. Elle comprend le corps comme le médiateur premier de l'espace urbain que l'on va négocier à travers nos mobilités.
- **L'espace ordinaire.** Il s'agit ici de l'échelle quotidienne de la marche, qui englobe la rue et le quartier. C'est l'échelle « classique » d'un premier type d'interventions en faveur de la

marchabilité, liées aux aménagements des espaces publics. Cette échelle est généralement du ressort des municipalités.

- **L'espace qui fait ville.** Il s'agit ici de la ville dans son ensemble, comprise comme la dimension symbolique qui coud ensemble les divers espaces ordinaires de nos quotidiens et leur donne un sens, à travers principalement deux types d'objets connecteurs : l'*agrafe urbaine* (Pech, 2009) et le *hub de vie* (Lavadinho, 2002, 2004, 2011c). C'est l'échelle « classique » d'un deuxième type d'interventions en faveur de la marchabilité, liées à la planification et aussi, désormais, au projet urbain. Cette échelle est généralement du ressort des municipalités ; elle peut également impliquer les opérateurs de mobilité urbaine et les promoteurs immobiliers.
- **L'espace de vie fonctionnel.** Il s'agit de l'échelle des grands territoires. Cette échelle ne peut, par définition, être celle de la marche seule. Elle se doit d'articuler la marche aux autres modes de transport pour nous permettre de déployer nos activités sur les multiples territoires fonctionnels de nos bassins de vie. Cette échelle dépasse dès lors la question de la simple proximité et demande un développement fort de la multimodalité avec la mise en place de stratégies d'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h) qui misent sur les complémentarités entre les différents modes de transport. La marche y est à considérer comme le pivot de cette multimodalité. L'accessibilité à pied des « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) se révèle dès lors centrale pour augmenter la marchabilité au sein de ces grands territoires. Cette échelle dépasse généralement les compétences des municipalités. Elle est également du ressort des échelons territoriaux supérieurs et implique généralement un jeu multi-acteurs complexe.

Avec la première échelle, nous revisitons un certain nombre d'approches conceptuelles illustrant les principaux courants de réflexion autour des relations entre le corps et la ville. Une approche sensible sera ici privilégiée en développant une analyse de la multisensorialité du corps en mouvement et des ambiances urbaines qui font écho à cette dimension corporelle de la marche.

Avec la deuxième et la troisième échelles, nous explorerons la diversité des opérations mises en place par des villes pour promouvoir la marche urbaine à diverses échelles (Lavadinho, 2010a). Ces opérations peuvent être de différentes natures et se déployer sur un large spectre spatial, allant de l'échelle locale de la rue ou du quartier (conception d'espaces publics, mesures de modération du trafic, zones de rencontre et zones 30², interventions artistiques), à l'échelle globale de la ville toute entière (masterplans, conception de réseaux à priorité piétonne, plans lumière, aménagements éphémères, festivals, politique d'art en ville, etc.). Ces opérations seront pour nous autant de ressources qui nous serviront, à travers les exemples concrets tirés de nos divers cas d'étude, à étayer les concepts-clés que nous avons pu construire

² De nombreux ouvrages traitent à la fois des mesures de modération du trafic et des instruments de type zone 30 et zone de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

dans le mouvement II pour étoffer nos interprétations théoriques de ce nous avons pu observer sur le terrain. En particulier, nous décrirons comment les projets urbains qui visent à injecter plus de marchabilité au sein de la ville se concrétisent le plus souvent sur le terrain par des opérations liées à la création de *hubs de vie* et/ou d'*agrafes urbaines*³ (pour la définition de ces concepts voir les chapitres qui leur sont dédiés au sein du mouvement IV). Les premiers fonctionnent comme autant de cœurs d'agglomération que nous pourrions caractériser d'hybrides car ils assument une double fonction : centralité (CERTU, 1999 ; Da Cunha, 2010) et reliance (Amar, 2010). Leur fonction de centralité est renforcée par la qualité de leur espace public, tandis que leur fonction de reliance s'appuie sur le caractère multimodal de leur accessibilité permettant un saut d'échelle aisé entre la ville et ses territoires périphériques. Les secondes minimisent les coupures en injectant du liant entre les quartiers. Le plus souvent, ces séparations devenues lisières font leur mue en de nouvelles centralités interquartiers. Ainsi un hub de vie peut assumer également une fonction d'agrafe urbaine, et inversement, une agrafe urbaine, si elle est pourvue des fonctionnalités des hubs de vie, peut en assumer le rôle. Ensemble, agrafes urbaines et hubs de vie constituent autant de partitions qui permettent d'interpréter les diverses strates spatio-temporelles de la ville qui se construit sur elle-même. Nous illustrerons cette notion de cœur d'agglomération hybride, à la fois espace public porteur de centralité et interface multimodale porteuse de reliance avec le cas d'étude de la plateforme du Flon à Lausanne, que nous présenterons dans le mouvement IV.

Avec la quatrième échelle, nous croiserons les regards d'auteurs des multiples **champs des sciences sociales** qui se consacrent à l'étude du phénomène urbain pour mettre en lumière les enjeux dont la marche fait l'objet pour penser les grands territoires et leurs mobilités aujourd'hui. Géographie bien sûr, mais aussi anthropologie et sociologie urbaines seront tour à tour évoquées pour mieux comprendre la place que cet objet interdisciplinaire par excellence peut prendre dans les réflexions des chercheurs issus de ces diverses disciplines. Nous reviendrons également sur le concept d'agrafe urbaine (Pech, 2009), car à cette échelle il nous semble porteur pour nommer les dispositifs qui ont pour effet de diminuer les effets de coupure souvent observés au sein des grands territoires, introduits notamment par les grandes infrastructures de transport. Les agrafes urbaines contribuent ainsi à augmenter le degré de marchabilité des tissus périphériques. Nous en illustrerons la portée notamment avec trois cas d'étude : celui du mail piétonnier qui relie les quartiers anciens aux nouveaux quartiers de Plan-les-Ouates à Genève ; celui de la coulée verte de Frederiksberg à Copenhague, et finalement celui du « collier de perles » d'espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes. Ces trois cas d'étude seront présentés au sein du chapitre dédié au cabotage urbain dans le mouvement II.

³ Concept développé au sein de l'Agence d'Urbanisme de Lyon. Voir notamment l'article de Nicolas Pech (2009) « Lyon : des agrafes urbaines pour « recoudre » le territoire » paru dans la revue *Traits urbains* n° 29.

Le quatrième et dernier mouvement est consacré aux terrains de la marche. Nous entamerons ce mouvement par un chapitre illustrant avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne le pouvoir fédérateur d'un site régénéré, devenu à la fois *hub de vie* et *agrafe urbaine*, qui sert de nouveau cœur à l'échelle de l'agglomération. Puis, à la faveur d'études de terrain multi-sites, portant sur les démarches de promotion de la marche entreprises à grande échelle au cours des deux dernières décennies par les agglomérations de Genève et Bilbao, nous y étayons les argumentaires qui plaident en faveur de notre hypothèse centrale portant sur la marche à l'échelle des grands territoires. Nous considérerons ces deux villes comme préfiguratrices de la tendance vers laquelle tendent peu ou prou toutes les villes aujourd'hui : une « ville » multimodale, une « ville » marchable. Il ne faut cependant pas entendre ici « ville » au sens classique du terme, car cette mouvance dépasse cependant largement le cadre de réflexion de la ville-centre pour englober la totalité du bassin fonctionnel. La véritable nouveauté réside dans ce saut d'échelle, perceptible tant au sein des politiques publiques que des projets urbains. A ce stade de développement de la marchabilité, il ne s'agit pas de rendre plus marchable ce qui l'est déjà – les territoires denses, mixtes et compacts des centres – mais de rendre marchable ce qui ne l'est pas encore – les territoires diffus, épars et par trop monofonctionnels des périphéries. Nous essaierons de comprendre à partir des expériences menées par ces différentes villes quels sont les facteurs qui contribuent au succès de la promotion de la marche urbaine à échelle de l'agglomération.

Dans la conclusion, nous tenterons de résumer les principaux enjeux autour de l'actuel essor de la marche urbaine. Nous rappellerons les impacts que ces récents développements ont pu avoir sur les comportements de mobilité qui s'épanouissent désormais dans la ville multimodale et nous énumérerons quelques leçons à retenir à partir des expériences menées par les différentes villes pour augmenter la marchabilité de leurs territoires. Nous terminerons par une mise en perspective de notre hypothèse liée aux échelles de la marche. En clair, peut-on affirmer que l'échelle des grands territoires est la seule à même de pouvoir véritablement assurer le renouveau de la marche dans le contexte de la ville du XXI^e siècle ? Notre plaidoyer récapitulera les raisons qui font de cette nouvelle échelle de réflexion, *a priori* inattendue, une étape nécessaire pour pouvoir garantir l'intégration de la marche au sein de stratégies multimodales complexes dans le cadre de bassins de vie toujours plus étendus.

DOMAINES DISCIPLINAIRES

Aménagement urbain, anthropologie urbaine, communication et marketing urbain, design, ethnométhodologie, géographie urbaine, géographie des transports, interactionnisme symbolique, sociologie urbaine, urbanisme.

MOTS-CLES

Accessibilité, accessoirisation, cabotage urbain, centralité(s), choix modal, enchantement, espace public, friches ferroviaires, friches industrielles, friches portuaires, hub de vie, ingénierie de l'enchantement, interaction, interface, intermodalité, ludification, proxémique, marche, mobilité douce, modes actifs, modes doux, modes partagés, multifonctionnalité, multimodalité, périphérie, régénération, requalification, transports publics, *Zwischenstadt*.

REMERCIEMENTS

Mon directeur de thèse le Professeur Yves Winkin, professeur d'anthropologie de la communication à l'Université de Lyon et coproducteur enthousiaste de nombreuses sessions d'idées et d'écriture au fil des années, en Valais, à Lyon et ailleurs. Je l'ai poussé vers la marche urbaine, il m'a poussé vers le doctorat : nous sommes donc quittes de ce point de vue, mais toujours prêts à reprendre le fil d'une conversation ininterrompue depuis dix ans sur les usages de la ville. Son analyse fine des phénomènes urbains, son regard étonné d'anthropologue n'ont cessé d'inspirer ma pensée, sur le terrain autant que devant la page blanche.

Mes collègues Dominique Von der Mühl, chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, et Daniel Sauter, consultant à Urban Mobility Research à Zurich, pour m'avoir embarqué de 2006 à 2010 dans l'aventure européenne de l'action COST 358 PQN - Pedestrian Quality Needs. J'ai pu ainsi intégrer un cercle international de chercheurs de très haut niveau, avec qui les échanges ont été très fructueux au fil de ces quatre ans de rencontres aux quatre coins de l'Europe.

Jim Walker et Rodney Tolley, respectivement *Chairman* et *Conference director* de l'organisation internationale Walk 21, rencontrés pour la première fois en 2004 par l'entremise de Daniel Sauter lors de la conférence internationale Walk 21 à Zurich. J'ai depuis lors eu l'occasion de mieux connaître le premier dans son rôle d'interface entre Walk21 et le projet COST PQN, et le deuxième lors de ma participation aux débats au sein du Comité de Programme de la Conférence Walk21 2010 à La Haye. Ces deux personnalités d'exception ont énormément contribué, chacune à sa manière, à conforter mon engagement indéfectible en faveur de la marche. Jim et Rodney sont les têtes de file d'un mouvement de fond véritablement mondial : avec leur flegme et leur charisme tous britanniques, ils savent rallier des acteurs de tous les horizons à leur cause. Chaque fois que nous nous croisons, où que ce soit dans le monde, ils rallument ma flamme, et je leur en suis reconnaissante de me faire croire que c'est non seulement possible, mais facile, de convaincre les décideurs à investir dans la promotion de la marche.

Le Professeur Jacques Lévy, qui m'a offert l'opportunité d'intégrer son équipe à l'EPFL en 2005 et entamer depuis l'une des périodes de recherche les plus fructueuses de ma carrière. Ses formules parfois provocantes et toujours percutantes sur la marche et sa valeur ajoutée pour la ville ont fait avancer ma réflexion à des moments décisifs lors de mon travail de terrain parisien.

Georges Amar, Dominique Laousse et Véronique Michaud à la RATP, pour m'avoir embarquée dans leur séminaire de réflexion "La marche au coeur des mobilités" et m'avoir donné l'opportunité de concevoir et mener à bien le projet "Marcher avec les transports et la ville". Cette recherche approfondie sur le terrain

Remerciements

m'a permis de formuler bien des idées centrales que l'on retrouvera dans ce travail de thèse, notamment dans les chapitres qui traitent de la ville multimodale au sein du mouvement III. Je leur suis particulièrement reconnaissante de m'avoir donné carte blanche pour conduire ces mois d'immersion sur le terrain comme je l'entendais. Véronique Michaud a eu le courage d'user ses chaussures en m'accompagnant sur le terrain à Marne-la-Vallée, et nous avons depuis forgé une amitié indéfectible qui n'a fait que se confirmer au fil des années et des opportunités de collaboration qui ont suivi. Je la remercie tout particulièrement d'avoir établi à plusieurs reprises et avec beaucoup d'enthousiasme les liens qui m'ont permis de présenter mes travaux à des cercles élargis d'acteurs, par l'entremise notamment du Club des Villes Cyclables dont elle est la Secrétaire Générale.

Le Professeur Michel Lussault, qui m'a offert l'opportunité de participer en mai 2010 à l'atelier « Ecritures partagées des villes et des territoires » à la villa Gillet, à Lyon. Cette semaine d'échanges et de réflexions entre écrivains et chercheurs en sciences sociales m'a permis de mesurer à quel point le travail de coucher sur le papier des centaines de pages qui forment une œuvre littéraire – et *a fortiori* le travail de thèse – engage un rapport exigeant au temps long et au traitement de la donnée, matériau brut dont l'éclat ne se mesure qu'à l'aune de son polissage par la réflexivité de l'écriture.

Le Professeur Jean-François Augoyard et son équipe du CRESSON à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble : Jean-Paul Thibaud, Rachel Thomas, Martine Leroux et Aurore Bonnet, avec qui les échanges sur les méthodes et pratiques du terrain ont été très fructueux tout au long des deux ans qu'a duré notre projet de recherche « Les villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme » (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). L'équipe du CRESSON a joué un rôle majeur dans ma sensibilisation à l'importance des ambiances urbaines, que j'avais commencé à explorer dès mon séjour New Yorkais en 2000 et mon étude sur les Bains des Pâquis à Genève en 2001-2002. A l'époque, comme M. Jourdain, je faisais de la prose sans le savoir. Les regards croisés des membres de cette équipe ont su construire un vécu multisensoriel polyphonique (qui joint la voix du chercheur à celle du marcheur-habitant) qui fait la part belle à la dimension qualitative de la marche. Je leur suis redevable notamment du parti pris qui consiste à étudier « la marche en train de se faire ». Cette jolie formule me semble résumer à elle seule la tension qui existe à vouloir cerner un objet social en mouvement.

Le Professeur Paul Arnould, qui a assisté en février 2010 à l'une de mes interventions lors des Cafés Géographiques de Lyon consacré au thème « Marcher à Lyon, marcher dans la ville 2.0. », et qui a su en partant me glisser une petite phrase d'encouragement à propos de l'avancement de ce travail de thèse. Parfois quelques mots en apparence anodins changent le cours des choses. Entendre manifester cette envie de lecture a résonné en moi comme un déclencheur de la phase d'écriture proprement dite.

Le Professeur Marc Breviglieri, avec qui je partage une passion démesurée pour la capitale lusophone et un élan à découvrir les subtilités des usages saisis par les récits de la parole habitante. Ses commentaires avisés, le calme de son raisonnement, l'éthique de sa posture de recherche m'ont encouragée et inspirée, et je le remercie ici de sa disponibilité.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Bruno Voisin à l'Agence d'Urbanisme de Lyon, dont l'oreille attentive et les commentaires affûtés sur les multiples questions théoriques et empiriques qui ont pu surgir au fil de nos déjeuners lyonnais ont contribué à aiguïser ma pensée critique sur les espaces publics et leurs multiples fonctions. De manière plus générale, les échanges que j'ai pu avoir avec Olivier Frérot, François Bregnac et l'équipe d'urbanistes impliquée dans les réflexions sur la marche entamées par l'Agence d'urbanisme de Lyon, et notamment les réflexions portant sur les agrafes urbaines, ont renforcé mon regard opérationnel sur la mise en œuvre des politiques de marchabilité à l'échelle des grands territoires.

Mes collègues à l'Institut de l'Urbain et des Territoires de l'EPFL : Caroline Barbisch, Boris Beaude, Eduardo Camacho-Hübner, Beatrice Ferrari, Jenny Leuba, Susana Limao, André Ourednik, Luca Pattaroni, Mélanie Pitteloud, Véronique Mauron et Stéphanie Vincent, tous complices à divers degrés de mes idées forgées aux cours de nos fougueuses discussions lors d'innombrables pauses café à toute heure de la journée et les tout aussi nombreuses sorties sur le terrain et dans la vraie vie passées à discuter des multiples facettes de l'espace public urbain et de comment on peut y marcher. Ces conversations ont été trop nombreuses pour toutes les mentionner ici, mais elles ont en maints points infléchi ou conforté ma pensée au fil de ces années de réflexion intense (si l'on mesure cette intensité à l'aune des cafés partagés) sur les relations entre la marche, l'art urbain, l'espace public et la ville.

Mario Alves et mon père, mes envoyés spéciaux à Lisbonne, qui ont porté pour moi un regard aiguïté sur les évolutions de la marche dans ma patrie et ont su me rappeler aux moments opportuns que j'allais bien dans la bonne direction.

Severin Berz et mon frère, dont l'aide en coulisses pour le support informatique a été vitale à l'élaboration de ce document qui ne garde du « manuscrit » que le nom. Ils ont tous deux assumé avec grâce le rôle à la fois ingrat et essentiel d'anges gardiens de mon Mac, libérant mon esprit et mes mains pour l'écriture. On ne mesure jamais assez la fragilité d'une thèse, si ce n'est au moment où tout est perdu et où la sauvegarde faite automatiquement se révèle providentielle. Je les remercie ici d'avoir fait en sorte que tout marche, depuis les premières lignes jusqu'à l'impression finale.

Ma mère, qui m'a offert tout son soutien pendant les derniers mois d'écriture (y compris en transcrivant patiemment les montagnes de références bibliographiques que je lui passais sur EndNotes et en me dictant en retour des centaines de citations lorsque tous les moyens techniques se sont avérés défaillants pour le faire). Elle a su créer en toute discrétion un cocon douillet dans lequel étaient réunies les conditions optimales pour coucher page après page sur papier.

Thierry Merle, urbaniste au Service de la Mobilité du Canton de Vaud, dont la relecture attentive des mouvements II et III ainsi que des cas d'étude de Lausanne et de Genève m'a été précieuse. Plus généralement, la finesse de son analyse sur les liens complexes entre urbanisme et transports qui nourrit depuis des années nos échanges a beaucoup contribué à l'avancement de mes propres réflexions sur la ville multimodale.

Remerciements

Bernard Lensel, urbaniste au GrandLyon et président d'Urbanistes des Territoires, qui a contribué généreusement de son temps pour dessiner à main levée les cartes de certains secteurs-clés de mes terrains d'étude et pour relire l'intégralité des mouvements, et Sophie Mégard, mon amie de toujours et complice de mes premiers travaux sur les bancs de la fac, qui m'a aidée à élaborer le premier plan cohérent de ce travail de thèse à partir d'une pensée encore fort nébuleuse à l'époque. Leur recul et leurs encouragements ont été les piliers centraux de ce travail : avec leurs questionnements incessants, ils ont tour à tour su canaliser mes efforts et porter ma réflexion au-delà des sentiers battus. J'ai fait appel à eux comme à un antidote, en sachant leur caractère synthétique aux antipodes de mon caractère foisonnant. Chacune de leurs relectures a pu enlever une couche supplémentaire aux inévitables scories que génère un texte de cette ampleur. S'il y a quelque clarté dans mon propos, c'est à eux que je la dois. Tout en maniant avec dextérité le crayon rouge, ils se sont montrés les défenseurs les plus féroces de ce travail de thèse dans mes nombreuses phases de doute. Lorsque j'avais envie de tout abandonner, ils ont su me redonner le souffle pour avancer, puis enfin la terminer, avec leur foi indéfectible (à vrai dire bien plus forte que la mienne) dans ma capacité à mener à bien ce projet d'écriture.

*A la mémoire de Giovanni Quirici,
grimpeur de l'extrême et explorateur du monde,
à qui je dois le concept de la texture du trajet*

9 mai 1978 - 12 août 2011

« Never Stop Exploring ! »

AVANT-PROPOS

On ne devient nomade impénitent qu'instruit dans sa chair aux heures du ventre maternel arrondi comme un globe, une mappemonde. Le reste développe un parchemin déjà écrit. Plus tard, beaucoup plus tard, chacun se découvre nomade ou sédentaire, amateur de flux, de transports, de déplacements, ou passionné de statisme, d'immobilisme et de racines.

Michel Onfray

MARCHEUSE, PHOTOGRAPHE, CHERCHEUSE : (DE)MARCHES

Cet avant-propos situe au sein de mon parcours de vie les épisodes qui ont successivement guidé mes pas en direction de la marche. Marche tout d'abord vécue dans mon corps, expérimentée dans sa naturalité première sans même y réfléchir. Marche ensuite prise sur le vif, avec la distance de l'objectif comme seul écran entre mon regard et le monde.

Marcher

Marcher jusqu'à la mer faisait partie des rites de notre enfance, à mon frère et moi. Nous allions de bon matin, avant les grandes chaleurs, par des chemins de campagne où les voitures se faisaient rares, rejoindre les marges de la Lagune d'Obidos, dont les eaux nous guidaient par monts et par vaux vers l'Océan, à l'embouchure de l'Arelho. Dix bons kilomètres, soit deux heures à un bon pas ; que de discussions, que de bonheurs partagés en chemin. Un chemin toujours changeant. Lumière, nuages, vent, tel était le trio qui opérait ces transformations sur le fond immuable d'un azur qui se prolongeait tout l'été. L'été de notre enfance arrivait chaque année en juin, nous semblait-il pour toujours. Il s'installait durablement sur ces promontoires rocheux qui nous faisaient oublier les moiteurs de la ville, restée échouée à l'intérieur des terres. Ici, à Foz, il n'y avait plus que l'horizon pour nous arrêter. Ces longues marches dans les bois de pins sentaient bon l'odeur des vacances.

De temps à autre, l'ombre rafraichissante des arbres était percée de champs colorés où poussaient des murs blancs, bleus et jaunes, là où les maisons des pêcheurs avaient été semées les unes contre les autres pour se protéger du vent qui menait le sable toujours plus loin. Sous les volets clos dans un demi-sommeil, nous passions en silence pour ne pas nous faire remarquer. Plus loin, les cris des mouettes signalaient notre arrivée à l'écume. Au-delà des dunes se trouvait notre royaume.

De plage en plage, de bois en falaise, nous marchions toujours sur la route Atlantique. Parfois vers le nord, d'autres fois vers le sud, nos semelles nous portaient jusqu'à ce que en face de nous le Couchant nous rappelle qu'il était temps de rentrer. Les pas se faisaient plus lents, repus de tant d'aventures. Les

premières étoiles nous accompagnaient déjà lorsque nous poussions le portail de la maison.

Plus tard, adolescents, c'est pour aller à l'encontre d'une autre mer, faite de rochers et de glace, que nous avons repris la route. La montagne nous faisait signe, avec son odeur de pins alpins, si différente de celle des pins maritimes que nous connaissions, et pourtant si proche. Depuis les Mayens de Riddes, notre base dans le Valais suisse, nous avons exploré chaque recoin des Quatre Vallées. Les ruisseaux qui cascadenent sur les flancs du Mont-Fort nous ouvraient la route, parfois vers Siviez, parfois vers Verbier, alors que nous gambadions des heures durant sur ces hautes routes, crête après crête gagnée après des heures de sueur à gravir des moraines, entendant l'appel sourd du craquement des séracs au-dessus de nos têtes. L'ombre bienvenue des névés oubliés sur la face nord offrait un soudain répit après des heures d'exposition au soleil, mais celui-ci ne tardait pas à réapparaître à la faveur d'un tournant de verdure, les alpages d'altitude fidèles à un imaginaire tout droit sorti du pays d'Heidi : les vaches disposées ça et là comme des jouets, leurs cloches tintant au loin le bonheur paisible des cimes, nous rappelaient à la promesse d'une cabane et d'une présence humaine, nous qui avions de sommet en sommet frôlé au plus près l'illusion d'être seuls au monde. Marcher en montagne est toujours resté, depuis ces premières explorations adolescentes, notre port d'ancrage, et les Alpes le lieu du retour à nos pieds.

Photographier

La rencontre avec la photographie s'est, là encore, faite en marchant. En 1992, âgée d'une vingtaine d'années, je suis sur l'île de Luzon, dans un village qui domine les terrasses de riz de Banaue. Le hasard fait bien les choses, comme il arrive souvent : je me retrouve en compagnie de trois reporters philippins venus dans le Nord à la recherche d'une belle histoire pour le magazine National Geographic. Je marche à leurs côtés pendant quelques jours, traversant des paysages majestueux pour aller, de village en village, à la rencontre des habitants et de leurs traditions, qui sortaient comme par magie de l'oubli devant la caméra. Je voyais là pour la première fois très clairement, bien avant mes premières lectures de Goffman, l'alternance entre une scène et ses coulisses. Capturés par l'objectif, les costumes chatoyants des femmes et les parures sur leurs cheveux de jais ondoient au rythme des danses guidées par les chants des anciens, alors qu'à mes côtés, des gamins débrouillés en t-shirt couraient derrière des poules en déroute, encouragés par des jeunes gens qui grillaient une cigarette assis sur leur moto au début de la piste poussiéreuse qui menait dans les contreforts de ces montagnes oubliées du monde... ou qui du moins faisant semblant de l'être. Le contraste entre ce que mes yeux voyaient et ce que la caméra pouvait enregistrer m'a fait prendre conscience du fait que de multiples réalités pouvaient cohabiter dans un même mouvement, et que tout était finalement affaire de cadrage.

Quelques années plus tard, en 1996, ma maîtrise de psychologie en poche, j'avais eu le temps de me convaincre, après quelques expériences de voyage en quête d'images, que ce chemin était aussi le mien : me voici à mon tour devenue photographe. Voyager aux quatre coins de la terre pour capturer la lumière sur des visages, faire prendre de l'élan aux mouvements, saisir les nuances d'une aube ou d'un crépuscule, voilà qui m'enchantait. Marcher faisait alors partie de mon quotidien. Il me semblait que seul

le rythme lent de la marche me permettait de saisir dans toute leur subtilité les interactions dont je témoignais par l'image. Cette lenteur me laissait le loisir de m'arrêter à mon gré, de prendre le temps de regarder les paysages, humains aussi bien que naturels, qui s'offraient à moi et de capter tous ces infimes détails qui rendaient si exotiques ces quotidiens que j'observais ailleurs. A l'époque, je voyageais loin, en Amérique latine, en Asie, en Afrique, le plus souvent hors des grandes villes, en prenant tout mon temps, des mois d'affilée, pour rendre compte d'une région, voire d'un lieu particulier. Ce n'est que plus tard, à la faveur d'un séjour de quelques mois à New York en 2000 pour étudier les arts graphiques à la Parsons School of Design, que l'intérêt pour le monde urbain a grandi en moi jusqu'à devenir le point focal de mon attention.

J'étais alors très attirée par le monde des médias, et avais entamé pour conforter mes compétences dans ce domaine un DEA en Sciences de la Communication à l'Université de Genève. Ce choix s'est révélé crucial, puisque c'est lui qui m'a mené à la rencontre de Yves Winkin en 2001. Il m'a encouragé à poursuivre l'étude de la communication interpersonnelle en suivant la méthode de l'observation participante sur le terrain. J'avais connaissance des travaux de Edward T. Hall sur la proxémique (1971 (éd. orig. angl. 1966)), et ce qui m'intéressait, suite à mes premières expériences new yorkaises, était de comprendre dans quelle mesure les conditions spatiales influençaient les interactions sociales. Cette première porte d'entrée vers la spatialité s'est vue confirmée par la suite lorsque j'ai décidé de suivre la voie de la recherche dans une discipline qui m'avait toujours attirée, la géographie. Après avoir suivi un DESS en Etudes Urbaines à la Faculté des Géosciences de l'Université de Lausanne et participé à plusieurs travaux de recherche menés au sein de diverses équipes de géographes, dont celles de Giuseppe Pini dès 2003 puis celle de Jacques Lévy dès 2005, ma vocation de chercheuse s'est affirmée. C'est à cette période que la marche m'a encore une fois rattrapée.

Chercher

C'est souvent sans le vouloir, presque par accident, qu'un objet de recherche se dessine à l'horizon du chercheur. Je me suis lancée dans l'étude de la marche sans pressentir au départ qu'elle allait devenir le fil directeur de mon activité de chercheuse. Cela s'est fait en plusieurs épisodes, sans que les premiers pas, encore tâtonnants, n'indiquent d'emblée la direction à prendre. Ce n'est que rétrospectivement que je peux y déceler déjà certains éléments qui allaient par la suite composer les axes forts de ma recherche.

Le premier épisode, peut-être le plus déterminant pour ma nouvelle vie de chercheuse, a été la rencontre avec Yves Winkin. Nos nombreuses discussions, nos temps d'observation sur le terrain, la confrontation de nos points de vue ont été dès le départ un stimulant sans lequel probablement je n'aurais jamais suivi cette nouvelle voie. C'est donc sous sa direction que j'effectuais mon premier travail de terrain, portant sur les Bains des Pâquis, un haut lieu des loisirs à Genève, situé près du centre-ville au bord du lac Léman. J'y ai passé de longs mois, immergée – c'est le cas de le dire – dans l'observation participante des activités qui s'y déroulaient et des divers publics qui fréquentaient ce lieu, certains de manière récurrente, d'autres occasionnellement. Ce travail de terrain a été un véritable déclencheur de ma passion pour

l'observation des usages au sein des espaces publics. Il a conforté cette attention que je portais déjà, à travers la pratique de la photographie, à l'observation des interactions au quotidien. Il a surtout aiguisé mon regard quant à la manière dont ces interactions se déployaient différemment au sein des espaces qui les accueillait, selon que ces espaces étaient plus voués au transit ou au séjour.

De ce travail fondateur datent les premières intuitions que j'ai depuis tenté de formaliser à plusieurs reprises dans mes travaux, pour les présenter sous une forme plus aboutie dans ce travail de thèse : l'aménagement des espaces publics comme une expression du nécessaire équilibre à trouver entre transit et séjour ; la prépondérance des loisirs dans les activités quotidiennes et leur influence dans l'organisation de nos temporalités et nos spatialités urbaines ; les différences de comportement entre les habitués et les usagers occasionnels ; et la notion de *hub de vie* comme un espace multifacetté où se superposent de multiples usages. J'ai par la suite appliqué cette notion de *hub de vie* à trois catégories de pôlarités qui structurent les agglomérations aujourd'hui : les espaces publics qui deviennent des centralités pour l'ensemble de l'agglomération, les interfaces de transport multimodales et les attracteurs multifonctionnels dédiés au commerce, à la culture et aux loisirs.

Un deuxième épisode a été crucial dans ma progression vers la marche comme objet d'étude. Comme objet de mon mémoire de DESS, rédigé sous la direction d'Antonio Da Cunha et Giuseppe Pini, j'ai voulu étudier les promenades piétonnes de Genève sous l'angle de leurs interactions avec l'élément aquatique (le Lac Léman, le Rhône et l'Arve), pour mieux comprendre comment la présence de l'eau pouvait encourager la pratique de la marche urbaine. Ce travail de recherche a pris la forme d'un mandat effectué pour la ville de Genève. Les représentants du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève, en la personne de sa Chef d'alors, Marie-Josée Wiedmer-Dozio, et de son adjoint, Daniel Schmitt, ont cependant réorienté mon questionnement en me demandant de me focaliser plutôt sur la marche non pas dans les hauts lieux de la ville, dont faisaient évidemment partie la Rade de Genève et les promenades au bord du Rhône, mais dans ses lieux les plus ordinaires, au sein des quartiers, voire en bordure de ville, là où les promenades allaient relier les territoires des communes voisines. Ce qui intéressait les urbanistes n'était pas tant ces lieux centraux qui fonctionnaient déjà bien et où la marche était un choix évident, mais plutôt ces lieux anodins et plus éloignés du centre-ville où elle n'était encore qu'un pari. C'est dans les quartiers qui abritent les espaces ordinaires de notre quotidien, là où la marche est un geste somme toute banal, que les facteurs qui pouvaient mener les gens à marcher restaient des inconnues dans l'équation qui était censée orchestrer l'aménagement de nouveaux parcours. C'est donc là que les éléments nouveaux apportés par une analyse approfondie sur le terrain leur semblaient les plus utiles. C'est ainsi que cette recherche-action, cadrée par le mandat d'évaluation du Plan-Piétons octroyé par la Ville de Genève, est devenu mon premier contact prolongé avec la marche ordinaire et fonctionnelle qui façonne au quotidien nos parcours urbains.

J'ai ainsi pu remarquer que, dans le domaine de la recherche comme ailleurs, tout était finalement une affaire de personnes. Ces rencontres successives ont joué un rôle décisif dans mes choix, m'emmenant de

proche en proche vers le domaine que j'ai désormais élu comme ma voie de recherche. Ce sont ces personnes qui, au-delà des hasards et des sérendipités de la vie, m'ont finalement encouragée à tenir le cap de la marche et à tracer mon propre chemin en tant que chercheuse dans ce champ particulier de l'urbain.

Au fil des années, la marche est devenue, plus qu'un simple objet d'étude, une plateforme de réflexion, un terrain fertile pour développer mes hypothèses et les éprouver face aux diverses réalités observables au sein des villes qui marchent. Ce travail de thèse présente les résultats de ces réflexions et de ces confrontations à de multiples terrains de recherche, et ouvre des pistes pour aller plus loin dans ce parcours qui interroge la marche et ses rapports complexes aux territoires qui composent l'urbain d'aujourd'hui.

Table des matières

RESUME	IV
LE RENOUVEAU DE LA MARCHE ACCOMPAGNE LA RESTRUCTURATION DU FAIT URBAIN	IV
UNE STRUCTURE EN QUATRE MOUVEMENTS	V
DOMAINES DISCIPLINAIRES	X
MOTS-CLES	X
REMERCIEMENTS	XI
AVANT-PROPOS	XVI
MARCHEUSE, PHOTOGRAPHE, CHERCHEUSE : (DE)MARCHES	XVI
Marcher	xvi
Photographier	xvii
Chercher	xviii
 INTRODUCTION	 1
LE RENOUVEAU DE LA MARCHE URBAINE : UNE QUESTION D'ECHELLE ?	3
INTRODUCTION : POURQUOI CONSACRER UNE THESE A LA MARCHE URBAINE ?	3
NOTRE HYPOTHESE : LA MARCHE DANS LES GRANDS TERRITOIRES	6
UNE HYPOTHESE CONSTRUITE SUR DES TRAVAUX DE TERRAIN	8
La métaphore de la lisière : les limites de ce qui « fait ville »	10
Périphéries marchables : oxymore ou horizon ?	13
METHODES	16
INTRODUCTION	16
MESURER LA MARCHE URBAINE : DU QUANTITATIF AU QUALITATIF	17
Les méthodologies d'analyse employées dans ce travail	18
L'observation comme principale entrée pour appréhender le terrain	19
L'observation participante et l'engagement du chercheur dans son rôle	21
Un engagement qui passe avant tout par le corps	23
L'espace public, scène des interactions et des arrangements de visibilité mutuelle	23
TERRAINS	26
INTRODUCTION	26
LE CHOIX DES TERRAINS : APPREHENDER LA MARCHE DANS SES MULTIPLES CONTEXTES	28
Quels critères pour guider les choix des terrains ?	28
Des terrains qui reflètent différentes échelles	29
LE TERRAIN, UNE REALITE FLOUE	32
LA RENCONTRE AVEC LE TERRAIN : UNE FAMILIARITE ACQUISE PAR ETAPES	33
CORPUS	36
INTRODUCTION	36
ECRITURES : PRISE DE NOTES ET COMPTE-RENDU DU TERRAIN	37
IMAGES : SAISIR LA MARCHE EN « TRAIN DE SE FAIRE »	40
ANALYSE	42
INTRODUCTION	42
LA GROUNDED THEORY	44
La comparaison comme levier de l'analyse	45
Le codage et la constitution de la grille d'analyse	46
Les étapes de l'analyse	48

L'élargissement du contexte explicatif et le recours aux autres approches disciplinaires	49
RECURRENCES ET SINGULARITES FACE A LA GRILLE DE LECTURE	52
DES CONCEPTS POUR UNE LECTURE DE LA MARCHÉ	54
CONCLUSION : LA PERFORMATIVITE DE L'ENQUETE DE TERRAIN	57
STRUCTURE ET MOUVEMENTS DE LA THESE	58
MOUVEMENT I LES VALEURS DE LA MARCHÉ	60
INTRODUCTION	62
LE RETOUR DE LA MARCHÉ : NOSTALGIE PASSEISTE OU PREFIGURATION D'UN VERITABLE CHANGEMENT DE PARADIGME ?	63
INTRODUCTION	63
L'AUTOMOBILE, FAIT SOCIAL MAJEUR DU XXE SIECLE	66
L'essor de l'automobile relègue la marche dans l'oubli	67
Le tournant du siècle signe la fin de l'hégémonie automobile et le retour de la marche	68
UNE REVALORISATION DE LA VILLE COMME FIGURE MAJEURE DE LA COPRESENCE	71
La ville, réponse historique à la question de la gestion de la distance	71
La mobilité prend le pas sur la coprésence pour gérer la distance	73
L'ubiquité des télécommunications revalorise la coprésence	74
LES SIGNES ANNONCIATEURS	76
Signe I – La marche devient un objet culturel	76
Signe II – Le touriste arpenteur de l'urbain familial	78
Signe III – Les classes créatives <i>übermobiles</i> préfèrent marcher	81
La marche au cœur de la différenciation sociale des élites, hier comme aujourd'hui	82
Signe IV – La marche devient un mode durable	87
Signe V – La marche devient un mode actif	89
Signe VI – La marche devient le signe de la qualité de vie urbaine	91
DE L'AUTOMOBILISTE EXCLUSIF A L'HOMO MOBILIS MULTIMODAL : LA MARCHÉ, UN STYLE DE VIE	94
De la motilité à la mobilité	95
Le capital spatial	96
La multimodalité exige des compétences mobilitaires complexes	97
L'accessibilité articule l'offre de mobilité aux compétences des individus	97
UN DEFICIT DE VISIBILITE COMBLE PAR DES CHIFFRES INEDITS	99
INTRODUCTION	99
DES PRATIQUES QUI NE SE REFLETENT PAS DANS LES DISCOURS	100
Un déficit de visibilité maintenu par des manières de mesurer défaillantes	104
Depuis une décennie, de nouveaux chiffres confirment l'importance des pratiques	105
Marcher en France et en Suisse : désormais une réalité ?	105
20% des ménages ne possèdent pas de voiture	106
Plus de la moitié des ménages habitent à proximité des transports publics	106
Même les jeunes déclarent être gênés lorsqu'ils marchent	107
Le minimum de 30 minutes par jour n'est pas assez pratiqué par la population	107
L'hémorragie de la marche est stoppée et sa part modale monte depuis 2000	107
La marche est très pratiquée en termes absolus	108
La marche est également présente en périphérie	108
Les grandes villes font les grands marcheurs : l'exemple de Paris	110
Les motifs qui font marcher	111
Travail	111
Achats, loisirs et autres activités	111
CONCLUSION : IMPLICATIONS POUR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL	113

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

DES STANDARDS PORTEURS POUR LE FUTUR DE LA MARCHE	114
INTRODUCTION	114
QUELS STANDARDS MINIMAUX POUR LA MARCHE ?	115
Le rôle du temps long dans la sédimentation des standards	116
De la séparation au partage de l'espace : les jalons d'une politique d'aménagement	120
CONCLUSION : SORTIR DU DIALOGUE DE SOURDS PAR L'APPROPRIATION	126
DE NOUVELLES POLITIQUES POUR DE NOUVEAUX ACTEURS	127
INTRODUCTION	127
DES ECHELLES D'INTERVENTION QUI SE SUPERPOSENT	129
L'échelon local : coordonner les sphères d'intervention spatiales	130
L'échelon national : coordonner les politiques sectorielles	131
UNE QUESTION DE PRIORITES PLUTOT QUE DE RESSOURCES	134
Un ordre des priorités qui ne reflète pas la véritable place de la marche	134
Des lacunes importantes dans l'estimation des coûts-bénéfices	134
La marche, un bien collectif qui peine à trouver des investisseurs	135
Marche et ville multimodale : des investissements qui se complètent	137
Marcher : un acte si anodin qu'il échappe à l'analyse des usages	138
UN CERCLE DES ACTEURS QUI S'ELARGIT	140
Les collectivités publiques portent un nouveau regard sur la marche	140
La marche, une opportunité transversale pour échanger de bonnes pratiques	141
Des concepteurs d'une autre espèce pour un objet interdisciplinaire	142
Une réflexivité qui touche aussi les citoyens	143
Aloning vs. togetherring	143
De l' <i>empowerment</i> personnel à l' <i>empowerment</i> collectif	144
De l' <i>empowerment</i> collectif à la reconnaissance du statut du piéton	147
De l'association défensive à l'association assertive	147
Le rôle des politiques publiques dans l' <i>empowerment</i> piétonnier	148
CONCLUSION : UNE VISION PARTAGEE DES VILLES QUI MARCHENT	150
CONCLUSION : LES VALEURS DE LA MARCHE TROUVENT UN ECHO AUPRES DES ACTEURS	151
 MOUVEMENT II LES CONCEPTS DE LA MARCHE	 152
INTRODUCTION	154
PRIVILEGIER L'URBANITE SUR LA VITESSE : LE CAS DE CHEONGGYECHEON A SEOUL	155
INTRODUCTION : VERS UNE NOUVELLE DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE	155
LORSQUE LA VITESSE CEDE LE PAS A L'URBANITE	156
LA VITESSE CONTEXTUELLE COMME NOUVELLE MESURE DE L'ACCESSIBILITE	160
Un lien avéré entre la forme urbaine et le choix du mode de déplacement	161
QUALITES DE LA MARCHE, QUALITES DE L'ESPACE : UN DIALOGUE FRUCTUEUX	163
La marche texturisée	163
L'espace palimpseste	165
CONCLUSION : VITESSE CONTEXTUELLE, MARCHE TEXTURISANTE ET ESPACE PALIMPSESTE, UN TRIO QUI FAVORISE LES PRATIQUES PIETONNES	167
LE CABOTAGE URBAIN	168
INTRODUCTION	168
MARCHER DE PROCHE EN PROCHE AU GRE DES ATTRACTEURS	170
LE CABOTAGE URBAIN STRUCTURE LA MARCHE EN PERIPHERIE	171
Plan-les-Ouates : un mail piétonnier qui renforce la latéralisation	172
Une agrafe urbaine pour relier les quartiers	177
Des attracteurs et souffles pour rythmer le parcours	179

Secteur 1 : Trèfle blanc	180
Secteur 2 : Zone pavillonnaire	181
Secteur 3 : Place des Aviateurs	182
Secteur 4 : Parc Les Bougeries / La Butte	183
Secteur 5 : Le centre commercial Migros du Vélodrome	184
Secteur 6 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Sud	185
Secteur 7 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Nord	186
Conclusion	187
Frederiksberg à Copenhague : une coulée verte qui fait la part belle à la ludification	188
Conclusion	196
Les « perles » du RER A à Vincennes : des <i>souffles</i> qui donnent envie de marcher	198
Le rééquilibrage entre transit et séjour favorise l'essor des sociabilités	201
Conclusion	202
CONCLUSION : LE CABOTAGE URBAIN AU CŒUR DES STRATEGIES PIETONNIERES	203
REPERAGES	207
INTRODUCTION	207
ORIENTATIONS ET BALISAGES	208
PRISES ET ANCRAGES	209
LIGNES DE DESIR	211
LIMITES ET SAS	214
CONCLUSION : RENFORCER LES COMPETENCES DU PIETON AU SEIN DES TERRITOIRES DIFFUS	215
LA SIGNALÉTIQUE INTUITIVE : LE PROJET LEGIBLE LONDON	216
INTRODUCTION	216
SIGNALÉTIQUE ET CARTOGRAPHIE : DES PRISES POUR LA DEAMBULATION PIETONNIERE	217
MARCHE ET METRO : INTERFAÇAGES ENTRE SURFACE ET SOUTERRAIN	219
LE PROJET <i>LEGIBLE LONDON</i>	222
La signalétique intuitive prend appui sur les stratégies piétonnières	223
<i>Tube & Walk</i> : jouer sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence	225
CONCLUSION : ACCOMPAGNER LE PIETON DANS SES INTUITIONS	227
ENCHANTER LA MARCHÉ, LUDIFIER LA VILLE	228
INTRODUCTION	228
UNE VILLE LUDIQUE EST UNE VILLE OU IL FAIT BON MARCHER	229
L'ENCHANTEMENT COMME SUSPENSION AU SEIN DES LIEUX CLOS	231
L'ENCHANTEMENT TRANSPOSE AU SEIN DES ESPACES PUBLICS	233
DES OPERATIONS DE LUDIFICATION QUI AUGMENTENT LA TEXTURISATION DE LA MARCHÉ	234
Trouver le juste équilibre entre transit et séjour	235
Des aménagements éphémères pour expérimenter la ville autrement	238
Paris-Plages : la mer à côté de chez soi	238
Avec Arbres & Lumières, c'est toute la Ville de Genève qui s'illumine pour Noël	243
CONCLUSION : LA LUDIFICATION, UN OUTIL EFFICACE POUR DONNER ENVIE DE MARCHER	247
CONCLUSION : DES CONCEPTS OPERATOIRES POUR SAISIR LA MARCHÉ	248
MOUVEMENT III LES ECHELLES DE LA MARCHÉ	250
INTRODUCTION	252
L'URBAIN, DU CORPS AUX GRANDS TERRITOIRES : LES ECHELLES IMBRIQUEES QUI FONDENT LA QUOTIDIENNETE	253
INTRODUCTION	253
LE CORPS, ECHELLE ONTOLOGIQUE DE LA MARCHÉ	255
La corporéité, échelle première de l'aménagement urbain	257

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Appréhender la corporéité par la multisensorialité	258
Pour une urbanité incorporée	261
Une vision du monde cénesthésique	261
Vitesse texturisée et corporéité	262
L'ESPACE ORDINAIRE DE LA RUE ET DU QUARTIER, ECHELLE QUOTIDIENNE DE LA MARCHE	264
La rue, le plus petit dénominateur commun de l'espace quotidien	264
Le quartier, objet d'appropriations à géométrie variable	265
Les zones de rencontre, un puissant instrument de mise en récit des espaces ordinaires	271
Terrasses et places de jeux entament le dialogue avec les véhicules à Sion	272
« Ceci n'est pas une route », affirme la Stadtlounge de Saint-Gall	279
La stratégie <i>Mobilität ist Kultur</i> introduit une nouvelle lecture des usages possibles au sein des espaces ordinaires	284
LE BASSIN DE VIE, ECHELLE FONCTIONNELLE DE LA MARCHE	287
Des bassins de vie multiples et étalés face à la marchabilité	287
L'accroissement des différentiels de vitesse redistribue les cartes des territoires	289
Les « centralités périphériques » deviennent des vecteurs d'urbanité dans l'urbain diffus	293
La délocalisation des fonctions renforce les « centralités périphériques »	297
Les « centralités périphériques », facteurs-clé de la marchabilité en périphérie	300
Les centralités de proximité peuvent-elles s'exporter en périphérie ?	300
L'itération « connectivité & proximité »	303
Campagne-Ville : le pas de deux	304
De l'entre-ville diffus aux « centralités périphériques » structurantes	305
Des transports publics en mal d'urbanité	306
Le manque de liant des périphéries	308
La structuration de l'accessibilité en périphérie par l'itération « proximité & connectivité »	309
La marche, pivot de la multimodalité à l'échelle de l'agglomération	313
L'utilisateur multimodal adopte une mobilité à la carte	313
La marche au cœur de la multimodalité	313
Une multimodalité à deux visages	315
De la mobilité individuelle à la mobilité constellaire	318
La mobilité individuelle, une construction collective ?	323
Le téléphone portable est devenu notre centrale de mobilité	325
L'intensité urbaine, une piste pour renforcer les « centralités périphériques » face à des d'espaces-temps dilués	327
La mobilité contrainte en chute libre	328
La mobilité libre, un atout pour la marche en périphérie	328
L'étalement spatio-temporel des bassins de vie	331
CONCLUSION : QUELLES CONTINUITES ENTRE LES ECHELLES ?	333
MOUVEMENT IV LES TERRAINS DE LA MARCHE	335
INTRODUCTION	337
LE HUB DE VIE	338
INTRODUCTION	338
DE L'ESPACE PALIMPSESTE AU HUB DE VIE	339
Les propriétés qui caractérisent le <i>hub de vie</i>	340
Les lieux-mouvements, entre non-lieux et <i>hubs de vie</i>	341

Du hub aéroportuaire au <i>hub de vie</i> : une même exigence de marchabilité	342
Le <i>hub de vie</i> , une opportunité pour faire la ville au-delà de la mobilité	343
« Temps perdu » ou « temps valeur » ? La marche modératrice des ruptures de charge	344
Une typologie qui décline le <i>hub de vie</i> dans des contextes urbains diversifiés	348
CONCLUSION : LES HUBS DE VIE EN POLE POSITION DANS LA COURSE AUX CENTRALITES URBAINES	350
LORSQUE LA REGENERATION D'UNE FRICHE DEVIENT UN NOUVEAU CŒUR D'AGGLOMERATION : LE CAS DU FLON A LAUSANNE	352
INTRODUCTION	352
UNE HISTOIRE ET UNE GEOGRAPHIE TOURMENTEES	353
DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A LA CULTURE ALTERNATIVE, LES ETAPES D'UN CHANGEMENT DE VOCATION	360
LES ANNEES 2000 : LA RENAISSANCE DU FLON	363
Lorsque le jeu d'acteurs redistribue ses cartes pour faire avancer le projet	364
La Flon-Vision : un projet d'avenir	365
Le PPA : un processus participatif	372
Une concrétisation du projet en deux étapes	373
La première étape : construire rapidement une tête de pont pour favoriser une appropriation immédiate par de multiples usages	373
La rénovation de « La Banane » et le rôle moteur de la FNAC comme premier partenaire locatif	374
La deuxième étape : un pôle commercial à ciel ouvert qui fait la part belle aux circulations piétonnes	376
LES ESPACES PUBLICS QUI RYTHMENT LA PROMENADE URBAINE	378
La Voie du Chariot	379
L'Esplanade	380
La Scène des Téléphériques	381
La Pépinière	381
L'Arbre de Flon-ville	381
UNE NOUVELLE CENTRALITE OU LA MARCHABILITE PEUT ECLORE	383
L'ENJEU DE LA MARCHABILITE A L'ECHELLE DU BASSIN FONCTIONNEL LAUSANNOIS	385
Des arguments pour développer la marchabilité à l'échelle du bassin fonctionnel lausannois	385
La morphologie territoriale influence fortement le choix modal	386
Le contexte suisse	386
Le contexte du bassin fonctionnel lausannois	387
Mobilité : faits et chiffres	387
Les motifs de déplacement et l'attractivité des territoires : faits & chiffres	388
La proximité, une valeur sûre pour structurer les bassins de vie fonctionnels ?	390
CONCLUSION : TROIS ENJEUX POUR ASSURER LA MARCHABILITE DU BASSIN LAUSANNOIS	393
LA MARCHÉ DANS LES GRANDS TERRITOIRES : UN SAUT D'ECHELLE	398
INTRODUCTION	398
GENEVE : LES PAS QUI MENENT VERS UNE PLANIFICATION COHERENTE	401
INTRODUCTION : LES ETAPES D'UNE PROMOTION DE LA MARCHÉ URBAINE	401
LE PLAN-PIETONS : UNE PLANIFICATION EXCEPTIONNELLE PAR SA METHODE ET SA DUREE	403
La lente émergence d'un contexte favorable aux piétons	403
L'influence des échelons supérieurs sur la politique communale	406
Le Plan directeur fédéral de la locomotion douce	407
Les Projets d'agglomération	407
Une démarche qui a su s'inspirer des villes pionnières en Europe	408

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

De la planification au projet : savoir composer avec les contraintes et profiter des opportunités	409
Les étapes d'une gestation	410
Les 5 volets opérationnels du Plan-Piétons	411
Une démarche qui a su lever les obstacles et trouver des leviers pour fédérer les acteurs	416
Un volet communication qui contribue à la visibilité du projet	417
LES PROMENADES PIETONNES CONÇUES DANS LE CADRE DU VOLET I	420
La promenade « De corps en cœur », un exemple de partenariat réussi	423
Une évaluation globalement positive	424
Un focus particulier sur la Genève Internationale	429
Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales	430
La Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève »	431
La place des Nations réaménagée à la hauteur de son image internationale	431
Une démarche qui fait des émules	432
Une impulsion pour de nouvelles actions de promotion de la marche	432
Genève en temps-piétons	432
Le Petit Plan-Piétons	434
Les Dimanches à Pied	436
La multiplication des zones 30 et des zones de rencontre	436
LA PROMOTION DE LA MARCHÉ A SU SE PROPAGER AUX ECHELLES SUPERIEURES	437
L'initiative municipale des Verts « 200 rues sont à vous »	438
L'initiative cantonale lancée par l'ONG Actif-Trafic « Pour la mobilité douce (initiative des villes) »	442
Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce	443
Un diagnostic qui ne prend pas assez en compte les chiffres qui montrent l'importance des pratiques de la marche à l'échelle de l'agglomération	444
Les modes actifs au cœur de quatre enjeux d'intérêt cantonal	447
Une base légale forte qui s'appuie sur les échelons fédéral et cantonal	448
La place du plan directeur de la mobilité douce dans la planification cantonale de la mobilité	448
La stratégie générale du Plan directeur cantonal de la mobilité douce	449
La Voie Verte d'agglomération dans le cadre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois	449
UN BILAN GLOBALEMENT POSITIF : LES CHIFFRES DU CHANGEMENT A GENEVE	453
Les jeunes n'adhèrent plus forcément au modèle du tout-voiture	453
Le nombre de voitures par ménage diminue, surtout en ville de Genève	454
Les déplacements en voiture diminuent au profit des modes actifs	456
La marche gagne du terrain partout, y compris en périphérie	457
Les loisirs comme premier moteur de la marche	458
Les achats comme deuxième moteur de la marche	458
CONCLUSION : GENEVE, OU LA MARCHABILITE COMME UN PARI SUR LA COHESION DU TERRITOIRE	460
BILBAO : DES ACTIONS CONCRETES POUR COUTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE LA MARCHÉ	461
INTRODUCTION	461
DE LA CULTURE DE L'INDUSTRIE A L'INDUSTRIE DE LA CULTURE, UNE VILLE QUI FAIT SA MUE	463
Les raisons d'une métamorphose	466
Une métropole contrainte dans son expansion par un site enclavé	467
Une vision pour l'agglomération : requalifier par les espaces publics	468
Les deux lignes de force de la régénération métropolitaine	469

UNE PLANIFICATION COMPLEXE QUI COMBINE QUATRE INSTRUMENTS	470
Le Plan de rénovation métropolitain offre une nouvelle armature à l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération	471
La place de la marchabilité au sein du Plan de rénovation métropolitain	472
Les ingrédients du succès du Plan de rénovation métropolitain	473
Une mise en réseau européenne pour faciliter le partage d'expériences	474
LE JEU D'ACTEURS, FACTEUR-CLE DU SUCCES DU PROJET URBAIN	475
Les acteurs institutionnels : pour décider ensemble du futur d'une Vision	475
Les porteurs d'opérations : pour donner forme à l'action publique	479
Metropoli 30	479
Bilbao Ria 2000, un outil performant pour déployer la nouvelle vision métropolitaine	479
LES OPERATIONS URBANISTIQUES AU CŒUR DE LA REVITALISATION DE LA RIA	482
Les « trocs fonciers » comme monnaie d'échange du projet	482
Savoir jongler avec les opportunités plutôt qu'avec les budgets	482
Des synergies entre les opérations alimentent en cascade le projet de régénération urbaine	484
Un phasage pragmatique pour un programme souple	485
Une dynamique appelée à se poursuivre dans le futur	486
UN PROJET URBAIN QUI EST AVANT TOUT UN PROJET DE MOBILITE	487
Une structure de transports complexe qui s'articule autour de la Ria	488
Le métro, axe structurant d'une conurbation linéaire	489
La Variante Sur	491
La gare de San Mamès	492
La gare d'Ametzola	495
La gare de Zabaltzu	495
Le tramway, nouvelle armature de desserte des berges de la Ria	495
Les ponts, nouvelles agrafes urbaines pour la Ria	496
Pont del Ayuntamiento	496
Passerelle Zubizuri	496
Passerelle Pedro Arrupe	497
Pont de Deusto	497
Pont Euskalduna	502
LE GUGGENHEIM, UNE UTOPIE REALISTE	503
Une nécessaire prise en compte de la complexité comme moteur de la ville	504
Un pari fou surgi d'un hasard heureux	505
Percevoir la culture non comme un coût, mais comme un investissement	506
Qualité urbaine, marchabilité et vitalité économique : un trio gagnant	508
Un développement urbain ultérieur qui ne fait pas justice à l'« effet cathédrale » du Guggenheim	511
DES TERRAINS CONTRASTÉS POUR UNE AGGLOMÉRATION MARCHABLE	512
Ametzola, une première opération rapide pour gagner en crédibilité	512
Un manque de qualité architecturale qui n'empêche pas les appropriations des espaces publics	514
Abandoibarra : une centralité phare pour la marchabilité	515
Une planification heurtée qui souffre de sa démesure	516
La Place Euskadi, un nouveau cœur de ville qui rate sa mission vitale	517
Un parc linéaire qui convainc par ses multiples appropriations	521
Un parcours piéton ponctué par des interventions artistiques	522
Des itinéraires marchables renforcés par une signalétique appropriée	526

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le centre commercial Zubiarte	527
L'extension du parc Doña Casilda de Iturrizar	527
Le Paseo Campo Valentin : résoudre la tension transit-séjour	530
Barakaldo : les espaces ordinaires de la marchabilité	531
URBAN : un programme européen déclencheur des opérations urbaines	532
La place Pormetxeta	532
La place del Desierto	532
Galindo	535
La promenade Ribera del Nervión	536
Le parc Lasasarre	538
Le parc de la Ribera de Galindo	538
Les évolutions futures prévues pour Galindo	541
UN BILAN GLOBALEMENT POSITIF : LES CHIFFRES DU CHANGEMENT A BILBAO	544
Un taux de motorisation faible en comparaison régionale et européenne	545
Une forte concentration des déplacements au sein du territoire métropolitain	546
Une part modale favorable à la marche	547
La marche dépasse de loin tous les autres modes à l'échelle locale	548
La prépondérance de la mobilité libre incite à marcher	549
Plus l'intensité des déplacements augmente, plus la marche trouve sa place dans le bouquet multimodal	550
Les déplacements pour les loisirs sont les plus prisés à pied	551
Le travail reste le motif structurant pour lequel les transports collectifs rencontrent le plus de succès	552
La voiture est utilisée surtout pour le motif travail	553
Les déplacements pour le motif travail se font surtout en voiture	554
La marche est la plus populaire pour les déplacements liés aux loisirs	555
Les affaires personnelles voient leur part monter dans les raisons de se déplacer	556
CONCLUSION : BILBAO, OU LA MARCHABILITE COMME UN PARI SUR L'ECONOMIE DES BIENS SYMBOLIQUES	557
CONCLUSION : LES LEVIERS DE LA MARCHÉ	560
CONCLUSIONS	563
INTRODUCTION	565
LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ URBAINE : LES INGREDIENTS DU SUCCES	566
INTRODUCTION : LA MARCHABILITE DESORMAIS AU CŒUR DES POLITIQUES URBAINES	566
LE MOUVEMENT RESTE AUJOURD'HUI L'ENJEU DE TOUS LES DEBATS	568
LE PROJET URBAIN, MOTEUR DE LA VILLE MARCHABLE	571
LES VILLES STRATEGES A L'AUNE DE LA MARCHABILITE	575
UNE HYPOTHESE FORTE QUI PLACE L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION AU CŒUR DE LA DISCUSSION SUR L'ACTUEL ESSOR DE LA MARCHÉ URBAINE	577
LA MARCHÉ DANS LES CHAMPS DE LA PENSÉE URBAINE	582
La marche, enjeu de nouvelles valeurs	583
De nouveaux concepts pour appréhender la marche	587
La marche fait un saut d'échelle	589
La marche se déploie dans les grands territoires	590
LA PERIPHERIE, UN NOUVEAU TERRAIN DE JEUX POUR LA MARCHÉ URBAINE	592
ANNEXES	595

Table des matières

BIBLIOGRAPHIE DE L'AUTEUR	596
PUBLICATIONS	596
COMMUNICATIONS LORS DE COLLOQUES, CONFERENCES ET SEMINAIRES	598
MEMOIRES	600
RAPPORTS DE RECHERCHE TECHNIQUES	601
EPFL	601
Université de Genève, Observatoire Universitaire de la Mobilité	601
TABLES-ROUNDES, COMITES D'EXPERTISE	602
OUVRAGES CITES	603
BIBLIOGRAPHIE GENERALE	629
OUVRAGES METHODOLOGIQUES	650
OUVRAGES TECHNIQUES DE REFERENCE PRODUITS PAR LE CERTU	655
OUVRAGES POSTERIEURS A 2000	655
OUVRAGES ANTERIEURS A 2000	657
RAPPORTS SCIENTIFIQUES ET MEMOIRES	658
RESSOURCES INTERNET	660
SITES D'INFORMATION GENERALE	660
Au niveau International	660
Au niveau national	661
Belgique	661
Espagne	661
France	661
UK	661
Calculateurs d'itinéraires piétons	661
Suisse	662
Sites officiels de la Confédération suisse	662
Textes officiels de la Confédération suisse	662
Sites paraétatiques et associatifs au niveau national	663
SITES CONSULTES DANS LE CADRE DES TRAVAUX DE TERRAIN	665
Bilbao	665
Site officiel de Bilbao Ría 2000	665
Site de l'association Metropoli 30	666
Site de la Mairie de Bilbao	666
Site de la Province de Biscaye	666
Site de la Communauté autonome basque	666
Site des opérateurs de transports publics	666
Tramway	666
Métro	666
Rail	666
Nouvelle gare de Barakaldo	666
Sites de recherches (masters, rapports, etc.) sur Bilbao	667
Textes officiels	667
Genève	668
Sites officiels de la Ville de Genève	668
Service de la mobilité	668
Le Plan-Piétons	668
Agenda 21 local	668
Initiative 200 rues piétonnes	668
Sites officiels du canton de Genève	669

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Mobilité	669
Agenda 21 cantonal	669
Promotion de la santé par l'activité physique	669
Sites officiels de l'agglomération franco-valdo-genevoise	669
Voie Verte d'Agglomération	669
Sites paraétatiques et associatifs	669
Lausanne	669
Site officiel de la Ville de Lausanne	669
Site officiel du Canton de Vaud	669
Site officiel des transports publics lausannois	670
CENTRES DE RECHERCHE	671
SUISSE	671
FRANCE	671
ESPAGNE	671
UK	671
USA	671
PROJETS DE RECHERCHE INTERNATIONAUX	672
RESEAU COST 358 PQN (PEDESTRIAN QUALITY NEEDS) (WWW.WALKEUROPE.ORG)	672
ASSOCIATIONS	673
ASSOCIATIONS NATIONALES	673
ASSOCIATION INTERNATIONALE WALK21 (WWW.WALK21.COM)	674
CHARTRE INTERNATIONALE DE LA MARCHE	675

Table des illustrations

Figure 1 - Illustrations de centralités périphériques à Noisy-Champs, dans la banlieue parisienne. Cette étude de terrain a mis en évidence le fait que des centralités « classiques », comme la mairie ou la place de jeux, n'assurent pas leur fonction de rassemblement et de rencontre au sein de la Cité. En revanche, le MacDo, avec ses jardins soignés et sa terrasse ensoleillée, est très fréquenté par les autochtones, comme en témoigne la largeur du raccourci qui trace sur le sol la ligne de désir qui offre l'accès à cette centralité d'une autre espèce. Ces aménagements posent en filigrane la question de la privatisation de l'espace public. Source : Lavadinho et Lévy (2010). <i>Marcher avec les transports et la ville</i> , rapport prospectif RATP n°160.	15
Figure 2 - Les guides Cartoville de Gallimard et Time Out sont représentatifs d'une nouvelle génération de guides touristiques qui s'adressent à l'autochtone qui sommeille en chaque touriste urbain. Source : Google images @ Gallimard, Time Out	80
Figure 3 - La Highline à New York est l'un des hauts lieux par excellence fréquentés par les touristes marcheurs. Elle s'est dotée d'un compte twitter pour annoncer en temps réel à leurs potentiels visiteurs se qu'y s'y passe et les raisons d'y venir. Il est intéressant de noter que le public abonné est en continuelle croissance. Cette image, téléchargée en 2010, montrait à l'époque 5'381 abonnés. Ce nombre a plus que doublé en à peine une année pour atteindre désormais 13'226 abonnés (chiffres actualisés au 16 août 2011).	81
Figure 4 - Les installations sportives elles-mêmes pâtissent parfois d'un aménagement qui n'incite pas à la pratique de l'activité physique. Ici, un fitness à San Diego aux Etats-Unis. Son accès qui privilégie les escalators plutôt que les escaliers est en patente contradiction avec la vocation première du lieu. Source : http://ninfild.files.wordpress.com/2010/05/san-diego-gym.jpg	89
Figure 5 - Cette publicité d'Opel joue sur les changements de personnalité mobilière, faisant passer le message que la voiture, comme la personne qui la conduit (en l'occurrence le public-cible visé est pour l'essentiel féminin), peut être à la fois citadine et sportive. La liberté de pouvoir choisir son allure reste en effet l'apanage de la marche en milieu urbain, tandis que la voiture voit sa vitesse de plus en plus contrainte par la congestion et les dispositifs de contrôle qui se multiplient en ville (Ascher, 2003).	101
Figure 6 - Cette publicité d'Audi (qui vise essentiellement un public pendulaire, masculin autant que féminin), détourne habilement les images habituellement utilisées par les associations de défense des modes actifs pour démontrer l'espace gagné par la suppression de l'automobile, en jouant sur le rêve des corps libérés de leur carcan de métal sur une voie rapide libérée de ses embouteillages.	102
Figure 7 - Cette publicité pour le Magazine Ché (dont le lectorat-cible est masculin), joue sur une mise en scène de son slogan « Let us keep dreaming of a better world ». Au-delà de la femme qui marche au premier plan, ce qui nous paraît essentiel à relever est le fait que c'est le tramway, et non une voiture, qui figure en arrière-plan de l'image. Cela n'aurait probablement pas été le cas il y a dix ans, où la voiture y aurait sans doute bénéficié d'une place de choix. Cette mise en scène témoigne de la montée en puissance du tramway dans l'imaginaire urbain et son association à une image de mode de transport durable.	103
Figure 8 – Personnes gênées dans leurs déplacements, selon trois niveaux de gêne et selon l'âge (en %). Champ : individus âgés de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine. Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008.	107
Figure 9 – Part des modes actifs dans les déplacements de semaine selon la zone de résidence	109
Figure 10 - Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)	110
Figure 11 - Planisfero Roma, une cartographie des Territori attuali de Rome, par Stalker. Source : extrait du Manifeste Stalker, Stalker, 1995, posté par diENTRE le mardi 12 avril 2011. http://fr-fr.facebook.com/note.php?note_id=213427415350895	123
Figure 12 - Taux de notoriété spontanée des marques auprès des français depuis 1992. Source : Sondage TNS SOFRES pour le compte de PRODIMARQUES http://www.prodimarques.com/documents/gratuit/50/notoriete-spontanee.php	136
Figure 13 -Une nuit au bord de la rivière Cheonggyecheon restaurée (en médaillon, la situation avant la restauration) © Charles Siegel, The Preservation Institute, preservenet.com, 2007, Séoul	158
Figure 14 – Ce graphique représente les écarts de mobilité des habitants par rapport à la moyenne de l'agglomération grenobloise selon la densité de population. Source : Enquête Ménages Déplacements 2002.	162

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Figure 15 - La Commune de Plan-les-Ouates (ellipse jaune) appartient au couloir de développement PACA St Julien Plaine de l'Aire (en rouge), entre La Praille et Saint Julien-en-Genevois. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009. 172

Figure 16 - Plan d'affectation des zones. Source: Commune de Plan-les-Ouates, 2007 173

Figure 17 – Densification et desserte en transports prévues sur le PACA St-Julien - Plaine de l'Aire à l'horizon 2030 par le projet de l'Équipe MBF. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009 174

Figure 18 – Positionnement du territoire de la commune de Plan-les-Ouates en périphérie de l'agglomération compacte, par rapport à l'état du réseau de tramways genevois en 2010. Source : Transports publics genevois. 175

Figure 19 – Les distances sont courtes autour de la nouvelle gare Carouge-Bachet. Une stratégie de mobilité qui encourage les modes actifs fait dès lors sens dans tout le secteur. Source : Canton de Genève, Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, PAC La Chapelle-Les Sciens, Plan directeur de quartier, Rapport final. 176

Figure 20 – Le mail piétonnier de Plan-les-Ouates est devenu un véritable trait d'union entre les interfaces de transport donnant accès, via le tramway, au centre-ville, aux attracteurs du quartier historique et aux quartiers d'habitat plus anciens des Aviateurs, ainsi qu'au nouveau quartier du Vélodrome. Il a également permis de renforcer les liaisons pédestres entre les interfaces de transport, le centre commercial et la zone industrielle. Cette dernière abrite des milliers d'emplois à haute valeur ajoutée et constitue une destination importante à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie genevois. Cartographie © Bernard Lensel, 2011. 177

Figure 21 – Le territoire de la Commune de Plan-les-Ouates. Les coupures linéaires introduites par le réseau routier figurent en jaune (du nord au sud : route de Base, route de Saint Julien, Autoroute de contournement de Plan-les-Ouates, partiellement en tranchée couverte). Ces coupures ont marqué le développement territorial du quartier, qui a longtemps souffert d'un clivage entre le nord et le sud. Le mail piétonnier est venu améliorer cette situation, en favorisant les liaisons entre les anciens quartiers et le nouveau quartier du Vélodrome. 178

Figure 22 – Cette carte situe le nouveau quartier du Vélodrome (cercle rouge) au nord de la route de Saint Julien, ainsi que le quartier des Aviateurs (cercle bleu), plus ancien, au sud. Le prolongement du mail piétonnier a permis de relier le nouveau quartier aux quartiers d'habitat plus anciens ainsi qu'au centre villageois historique (cercle vert). Source : Présentation de Bernard Lensel. 178

Figure 23 – Le mail piétonnier est composé de deux grands axes en L (en rouge). Chacun de ces grands axes prend environ une dizaine de minutes à parcourir à pied. Ils sont reliés par une traversée stratégique au niveau de la route de Saint Julien. Nous avons segmenté ces axes en six secteurs, en commençant à l'extrémité Est du premier axe, parallèle à la route de Saint-Julien, et en terminant à l'extrémité Nord-Ouest du deuxième, qui lui est perpendiculaire. Source cartographique : Google maps. 179

Figure 24 – Le secteur de Trèfle blanc Source cartographique : Bing maps. 180

Figure 25 – Le secteur pavillonnaire Source cartographique : Bing maps. 181

Figure 26 – Place des Aviateurs Source cartographique : Bing maps. 182

Figure 27 – Parc Les Bougeries / La Butte Source cartographique : Bing maps. 183

Figure 28 – Le centre commercial Migros du Vélodrome. Source cartographique : Bing maps. 184

Figure 29 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Sud. Source cartographique : Bing maps. 185

Figure 30 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Nord. Source cartographique : Bing maps. 186

Figure 31 – Vision de l'équipe DeLaMa pour le développement futur du secteur Nord de Plan-les-Ouates à l'horizon 2030. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009. 187

Figure 32 - La voie verte de Copenhague rejoint la ligne de métro sur le territoire de la commune de Frederiksberg, dans la périphérie Ouest de Copenhague. Elle fait le lien (flèche en traits-tillés rouge) entre les deux stations principales qui desservent le territoire communal. Cette superposition multimodale permet des transferts fructueux entre les modes actifs et les transports publics. La voie verte facilite également l'accès à pied et à vélo aux principaux attracteurs de ce secteur périphérique de l'agglomération (représentés sur la carte par des étoiles roses). Cartographie © Bernard Lensel, 2011. 188

Figure 33 – Zoom sur le tronçon de voie verte qui a connu une opération de ludification. Cartographie © Bernard Lensel, 2010. 189

Figure 34 - Le Fingerplan de Copenhague et le positionnement des nouvelles centralités périphériques. Cartographie © Bernard Lensel, 2010. Source : Lavadinho et Lensel (2010a), Importons la notion de Centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt*, in *Urbia* n° 11, Lausanne. 197

Figure 35 – Le secteur du tracé du RER A qui a fait l'objet d'une requalification sur le territoire de Vincennes. Cartographie © Microsoft, Bing maps. 198

Figure 36 - Jardin I – La fontaine mappemonde. Cartographie © Microsoft, Bing maps. 199

Figure 37 - Jardin II - Le Deck urbain aux brumisateurs sur l'Avenue Aubert. Il est juxtaposé à la Station Vincennes du RER A. Cartographie © Microsoft, Bing maps.	199
Figure 38 - Jardin III – Les carrés de couleur sur l'Avenue Gabriel Péri. Ce nouveau jardin est juxtaposé à deux espaces publics majeurs au sein de la commune de Vincennes : la place du Général Leclerc et le Cours Marigny. Ces espaces offrent une liaison piétonne directe vers le Château de Vincennes et la station éponyme du métro 1 plus au Sud. Cartographie © Microsoft, Bing maps.	199
Figure 39 - Jardin IV – L'espace bleu sur l'Avenue des Charmes. Ce quatrième et dernier espace public se situe sur à cheval sur la commune de Fontenay-sous-Bois et permet de relier en moins d'un quart d'heure la station éponyme du RER A, située à moins d'1 km de ce dernier parc. Cartographie © Microsoft, Bing maps.	200
Figure 40 – Séquence photographique extraite de l'analyse du Jardin II – Le Deck urbain aux brumisateurs. Cartographie © Microsoft, Bing maps.	201
Figure 41 – Exemple d'une carte des déplacements regroupant tous les déplacements de la personne interrogée sur six semaines consécutives, sur le territoire de la ville de Lausanne. Les modes de transport sont codés comme suit : jaune=marche ; vélo=vert ; bus=violet ; voiture=brun. Les étoiles roses et jaunes représentent les destinations. Source : Flamm et al. (2008) Travel behaviour adaptation processes during life course transitions. A methodological and empirical study using a person-based GPS tracking system. COST 355 Final Report.	203
Figure 42 – Carte des déplacements de « Désiré ». Celui-ci a essentiellement effectué des déplacements en vélo entre son domicile à Bussigny-près-Lausanne et son travail dans un gymnase du centre de Lausanne. Durant la semaine, seules quelques activités complémentaires (achats, loisirs) sont effectuées, soit à pied autour du domicile, soit en voiture pour atteindre des destinations plus lointaines. Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.	204
Figure 43 – Carte des déplacements de « Bernard ». Celui-ci effectue des déplacements dans l'enseignement et ne connaît jamais plus de 24h à l'avance son emploi du temps. Pour sillonner tout le territoire de manière aisée, il emploie surtout les modes motorisés (voiture et scooter). Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.	205
Figure 44 – Carte des déplacements de « Dora ». Celle-ci habite à Chexbres et travaille à Lausanne. Elle utilise les transports publics pour les trajets entre le domicile et le travail et la voiture le soir et le weekend pour ses loisirs. Ses centres d'intérêt et ses amis sont dispersés sur tout le territoire de Lavaux, un territoire plutôt diffus où les pentes sont importantes et où les petits villages pâtissent de fréquences de desserte en transports publics peu attractives. Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.	205
Figure 45 – Picadilly Gardens Manchester, un espace créé dans les années 1960, était fort négligé jusqu'à sa refonte complète en 2002 par EDAW. En sus des espaces arborés et de l'immense pelouse, l'espace est désormais agrémenté d'une fontaine et un pavillon dessiné par Tadao Ando. Les traversées ont été grandement facilitées sur tout l'espace en suivant les lignes de désir des marcheurs (Lavadinho, 2008a). Les cheminements offrent des continuités fortes qui relient de manière directe les principales destinations de part et d'autre de la place. Source : Sarah Gaventa (2006) New Public Spaces, Mitchell Beazley, London.	211
Figure 46 – « <i>Please walk on the grass</i> » : une invitation plutôt qu'une interdiction. Source : Sarah Gaventa (2006) New Public Spaces, Mitchell Beazley, London.	213
Figure 47 – L'une des expérimentations du projet <i>Legible London</i> met en évidence la meilleure appropriation territoriale qu'offre le corps en marche, qui privilégie l'espace aréolaire, par rapport au corps porté par le métro, qui privilégie l'espace réticulaire. Source : AIG for Central London Partnership (2006) <i>Legible London. A wayfinding study</i> .	223
Figure 48 - Un extrait de la carte <i>Legible London</i> qui met en exergue les trois stratégies piétonnières liées au cabotage urbain : les cercles d'accessibilité, l'auto-référencement et les devantures actives (<i>active frontage</i>). Source : Transport for London et AIG	224
Figure 49 - Un extrait de la carte <i>Tube & Walk</i> qui met en exergue les trajets où le trajet à pied en surface est concurrentiel par rapport au trajet en métro. Source : Quickmap.	226
Figure 50 –Mur Island © Ville de Graz / Elvira Klammingner. Source : http://www.graz03.at .	235
Figure 51 - « La Lampe » par Luxera, AB et la ville de Malmö (Suède) © Sonia Lavadinho, Fête des Lumières 2010, Place Béraudier / Parvis de la Gare Part-Dieu, Lyon	236
Figure 52 - Café ombragé © Sonia Lavadinho, 2008, station de tramway, Zurich	237
Figure 53 –Cours de danse à Paris-Plages © Philippe Leroyer, www.flickr.com , sous licence Creative Commons, 2008	239
Figure 54 -Coin de jeux à Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010	240

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Figure 55 -Transat sur Seine, Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010	241
Figure 56 -Les tout-petits se mettent aussi à lire à Paris-Plages © Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons, 2008	241
Figure 57 -« Réminiscence », de Thierry Metral © David Houcheringer, 2010, Jetée des Pâquis, Genève	244
Figure 58 -« RVB », de Alexandre Hurzeler © David Houcheringer, 2010, Place des Bergues, Genève	245
Figure 59 -« Arborescence », de HEAA © David Houcheringer, 2006, Place Longemalle ; Genève	246
Figure 60 - Pendule qui illumine la Place de la République à Lyon pendant la fête des Lumières © Hervé Blachère « C comme ça », 9 décembre 2007. Source : www.flickr.com .	259
Figure 61 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion	273
Figure 62 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion	273
Figure 63 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion	275
Figure 64 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion	275
Figure 65 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion	277
Figure 66 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion	277
Figure 67 -« Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall	280
Figure 68 -La zone de rencontre subtilement éclairée la nuit, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall	281
Figure 69 -Jeux d'enfants sur la porte de la zone de rencontre, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall	281
Figure 70 -Le stationnement fait aussi place aux passants, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall	282
Figure 71 - Du haut vers le bas et de gauche à droite : une signalétique plus intuitive, avec des destinations comme « vers chez toi », « retour » ou « détour ». Un jeu de mots croisés sur une bouche d'égout, où il s'agit de trouver un mot secret qui représente un concept de mobilité. Une rue commerçante où l'on peut piquer un mini-sprint ; ce concept joue sur l'analogie entre sport et commerces de proximité. Source: www.mobilitaetskultur.ch	285
Figure 72 - Du haut vers le bas et de gauche à droite : les places de stationnement sont attribués à des modes inusités en milieu urbain et reposent de manière ludique la question de l'appropriation de la ville par l'automobile. Le signal de stop dans le lit de la rivière, lieu où la continuité du flux de l'eau est par excellence assurée, illustre avec une pointe d'ironie la problématique des interruptions constantes des flux urbains sur le réseau viaire. Un carré d'herbe sur lequel est posé un banc public interprète de manière ludique un autre possible auquel l'on pourrait destiner l'espace public actuellement voué au stationnement. Source: www.mobilitaetskultur.ch	286
Figure 73 - Autrefois l'apanage exclusif des centres-ville, la culture fait désormais partie des fonctions urbaines qui s'exportent en périphérie. Cartographie © Bernard Linsel, 2010.	299
Figure 74 - La double stratégie multimodale « proximité & connectivité » pour une ville des courtes distances	311
Figure 75 - Cohabitation des modes dans les rues londoniennes © Sonia Lavadinho, Londres, 2008	317
Figure 76 - Illustration de l'article « Vie privée : Doctor Face & Mister Book » paru dans l'Hebdo du 5 février 2009, mettant en relief la prégnance des objets nomades dans notre quotidien d'urbains.	322
Figure 77 - Grappes de promeneurs sur South Bank © Sonia Lavadinho, Londres, 2008	324
Figure 78 - Le téléphone portable est souvent utilisé au sein des interfaces multimodales, comme ici à la sortie de la gare centrale de Berne © Sonia Lavadinho, Berne, 2008	325
Figure 79 - Usages nocturnes au Carré de Soie © Bernard Linsel, Lyon, 2008	331
Figure 80 - David Buttet, «Lausanna Civitas Equestris», carte de la ville. Encre et gouache sur papier collé sur toile, 1638.	353
Figure 81 -Nathaniel Everett Green, Lausanne vue du vallon du Flon en amont. Crayon, aquarelle et gouache sur papier, 1873-1890.	354
Figure 82 - Lausanne et la Vallée du Flon au XIXe siècle. Extrait de la Carte Dufour de 1845, avant l'arrivée du chemin de fer. © map.geo.admin.ch	355
Figure 83 - Le Flon, plan de secteur montrant les trois pôles. Schéma des zones centripètes (en rouge pour le transit et en jaune pour le séjour) et centrifuges (stratégie d'évitement en bleu) © Sonia Lavadinho Fond de carte © Microsoft Bing maps	366
Figure 84 - Secteur Est : Les axes empruntés par les flux piétons depuis la Place de l'Europe. Schéma représentant le flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) © Sonia Lavadinho Fond de carte © Microsoft Bing maps	367
Figure 85 - Secteurs Centre et Ouest : les axes empruntés par les flux piétons depuis l'Esplanade. Schéma représentant les flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) face aux coupures surfaciques	

(en traitillés rouges) et aux discontinuités linéaires (en traitillés bleus) © Sonia Lavadinho Fond de carte © Microsoft Bing maps	368
Figure 86 - Liens encore à créer entre le Flon et Sévelin pour renforcer la marchabilité de tout le secteur. Schéma représentant les besoins en perméabilité (en rouge pour le transit lié aux axes forts de transports publics, en jaune pour le séjour lié aux loisirs et à la culture) face aux coupures surfaciques (en traitillés rouges) © Sonia Lavadinho Fond de carte © Microsoft Bing maps	370
Figure 87 – Cette carte montre clairement le rôle de distributeur des flux qu’assume la Voie du Chariot, conçue comme une promenade urbaine et située en position centrale au sein du site de la Plateforme du Flon. La rue parallèle, rue du Port-Franc, ne connaît pas du tout le même type de flux. Elle fonctionne plutôt comme des coulisses, tandis que la Voie du Chariot assume pleinement son rôle de scène urbaine où les passants se mêlent et se jaugent mutuellement. Sur cette carte nous pouvons également identifier les différentes espaces publics qui ponctuent la promenade urbaine. Tout à l’est, l’interface multimodale du Flon, qui donne accès aux métros M1, M2 et à la ligne de chemin de fer régional LEB. Puis se succèdent les immeubles des Mercier jusqu’à l’Esplanade, qui abrite également les deux Pergolas et, sur sa bordure sud, la Pépinière. Le secteur Ouest donnent accès aux lieux dits « à destination » : le parking souterrain, le cinéma multiplexe Pathé et Flon-Ville. L’Arbre de Flon-Ville est également signalé sur la carte tout à l’ouest. Pour clore la marche (cas de le dire) la caserne des pompiers clôture le site et oppose une limite forte à l’espace piétonnier. La Voie du Chariot se termine ainsi en cul-de-sac. Les liaisons piétonnières vers le pont Chauderon et la station du M2 attenante restent insatisfaisantes, tant du point de vue des aménagements que du point de vue de la visibilité. Globalement, nous pouvons ainsi décrire le niveau de marchabilité de la Promenade urbaine comme excellent à l’est et se dégradant progressivement à mesure que l’on progresse vers l’ouest.	379
Figure 88 - Cette carte illustre le positionnement de la Plateforme du Flon dans le contexte spatial de la ville de Lausanne et de l’agglomération lausannoise. Nous pouvons souligner le rôle structurant que joue l’armature du M2 comme colonne vertébrale de l’agglomération, tirant le centre de gravité vers le nord, tandis que le M1 continue de renforcer l’axe est-ouest, orientant le développement de l’Ouest lausannois. L’arrivée d’un nouvel axe fort orienté ouest-nord-ouest et le passage prochain de la cadence du transport ferré régional LEB au quart d’heure renforceront encore le rôle stratégique de ce quadrant pour le développement futur de l’agglomération. Ce secteur fait d’ailleurs déjà l’objet de développements urbanistiques conséquents, avec notamment le nouvel éco-quartier des Plaines du Loup, actuellement aux derniers stades de la planification, qui recevra d’ici quelques années 8 000 nouveaux habitants.	384
Figure 89 - Suissemobile, la plateforme nationale en faveur des modes actifs pour les loisirs et le tourisme	405
Figure 90 - Volet 1 du Plan-Piétons Encourager la promenade Source : Service d’Urbanisme, Ville de Genève	411
Figure 91 - Volet 2 du Plan-Piétons Valoriser les lieux et les places par quartier Source : Service d’Urbanisme, Ville de Genève	412
Figure 92 - Volet 3 du Plan-Piétons Faciliter les mouvements piétons Source : Service d’Urbanisme, Ville de Genève	413
Figure 93 - Volet 4 du Plan-Piétons Éliminer les obstacles aux piétons Source : Service d’Urbanisme, Ville de Genève	414
Figure 94 - Volet 5 du Plan-Piétons Modérer le trafic à l’échelle des quartiers. Source : Service d’Urbanisme, Ville de Genève	415
Figure 95 - Les nouveaux aménagements visant à améliorer la marchabilité en ville de Genève sont systématiquement marqués du sigle Plan-Piétons. Source: Service d’Urbanisme, Ville de Genève	418
Figure 96 – « Jeux pour agiter tes méninges », l’un des multiples outils de communication et de sensibilisation destiné à la population. Il s’adresse aux jeunes et fait de manière ludique l’apologie de la marche au quotidien.	419
Figure 97 – « Genève à pied, 10 parcours à thèmes », est le nom du recueil des 10 promenades conçues dans le cadre du Volet 1 du Plan-Piétons de la Ville de Genève. Ici la publicité faite lors de la sortie du livre aux éditions Slatkine. Source : extrait du bulletin de commande de la publication, Service d’Urbanisme de la Ville de Genève	422
Figure 98 - Dépliant de la promenade « Savants Citoyens », conçue en 2009 en partenariat avec l’Université de Genève pour célébrer le 450 ^e anniversaire de l’institution fondée par Calvin. Cette promenade relie le Collège Calvin à la Place des Nations en passant par les plus célèbres institutions du savoir genevois. Source : Service d’Urbanisme de la ville de Genève.	422
Figure 99 - Leporello conçu en partenariat avec <i>Slí na Sainte</i> pour la Promenade Piétonne « De corps en cœur ». Composé de 8 panoramas de Jacques Berthet, chacun retraçant l’un des 8 bancs publics sérigraphiés par les artistes Carmen Perrin et Carlos Lopez qui accompagnent le poème de Antonio Machado sur les 7 kilomètres reliant le parc des Eaux-Vives au siège de l’OMS en faisant le pourtour de la Rade.	423

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Figure 100 - Les dépliants des trois Promenades piétonnes que ont fait l'objet d'une évaluation par enquête quantitative *in situ* auprès de 600 usagers (Lavadinho, 2004). Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève 424

Figure 101 - La politique de mise en valeur des espaces publics passe par le réaménagement des places, qui reprennent à nouveau leurs droits en tant que centralités de quartier. L'un des éléments-clés du succès est celui du mobilier urbain. Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève. 425

Figure 102 - La nouvelle génération de bancs « Léman » a pour vocation de remplacer progressivement tout le parc de bancs publics genevois. Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève. 426

Figure 103 - L'infographie de la carte de la Promenade Piétonne « d'amont en aval » indique avec précision le tracé des cheminements piétons, la voirie et les volumes bâtis, permettant ainsi une orientation et une navigation aisées. Les pictogrammes jaunes, très abondants, renvoient aux multiples aménagements et services à disposition des marcheurs tant sur le parcours même que dans un « buffer » d'environ 300 à 500 mètres autour du tracé. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 428

Figure 104 - La Genève Internationale en temps-piétons. Cette infographie montre que ce secteur, traditionnellement considéré comme peu dense et peu propice à la marche malgré qu'il soit jalonné de nombreux parcs et espaces verts, est en fait un secteur où la marche s'avère très concurrentielle pour se rendre d'un attracteur à l'autre. Il est même possible, en passant par les parcs qui ponctuent la promenade « de quai en quai », de se rendre du centre-ville de Genève à l'aéroport en à peine une heure de marche. 430

Figure 105 - Le dépliant « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales » est le seul dépliant qui travaille les itinéraires en boucle au sein d'un secteur donné. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 430

Figure 106 - Dépliant de la 10^e Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève », qui traverse le cœur du quartier des Organisations Internationales. 431

Figure 107 - L'édition la plus récente (2011) du plan « Genève, une ville en marche » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs. Le territoire de la Ville de Carouge est désormais inclus. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 433

Figure 108 - L'édition originale (2000) du plan « Genève en temps-piétons » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 433

Figure 109 - Petit Plan-Piétons élaboré pour les secteurs de la Jonction et Plainpalais, quartiers populaires de la rive gauche de Genève. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 434

Figure 110 - Petit Plan-Piétons élaboré pour le secteur de Champel, un quartier aisé sur le haut plateau de la rive gauche de Genève. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. 435

Figure 111 - La diffusion des dimanches à pied se fait sur Internet, par bouche à oreille et par le relais associatif. Source : www.dimancheapied.ch 436

Figure 112 - Affiches des campagnes de promotion des zones 30 et des zones de rencontre. Source : Ville de Genève. 436

Figure 113 - Les rues désignées par les associations sondées par les Verts. 439

Figure 114 - « Les Verts militent pour 200 rues piétonnes en ville de Genève », article paru dans le journal « 20 min » du 19 décembre 2008. 441

Figure 115 - État des zones 30 dans le canton de Genève en 1999, 2004 et 2009. Source: Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 11. 444

Figure 116 - Évolution de la répartition modale dans le canton de Genève entre 2000 et 2005 en % du nombre de déplacements. L'analyse graphique provient du rapport cantonal « La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994, analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005 », novembre 2008. Source : Extrait du Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 5. 445

Figure 117 - Les articles de loi qui constituent la base légale de la vision d'un système de mobilité à trois piliers incluant la mobilité douce se basent, au-delà du socle assuré par la Constitution genevoise, sur les politiques fédérales, en particulier celles qui concernent les Projets d'agglomération et conditionnent le financement des infrastructures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, mais aussi la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Source : Plan directeur cantonal de la mobilité douce. 448

Figure 118 - Le trajet emprunté par la Voie Verte d'agglomération est marqué en vert sur la carte. Les frontières communales apparaissent en jaune, la frontière nationale franco-suisse en rouge. 451

Figure 119 - Genève, un canton aux frontières floues. Le bassin de vie fonctionnel dépasse largement les limites du canton, débordant sur les territoires limitrophes de la France voisine et du Canton de Vaud. La métropole Lémanique qu'a si bien analysée Michel Bassand (Leresche et al., 1993 ; Bassand et Leresche, 1994 ; Poschet, Wust et Bassand, 2001 ; Bassand, 2004) s'étend aujourd'hui de Genève jusqu'en Valais

et accueille une population de 1,4 million de personnes. Source : article paru dans la Tribune de Genève du vendredi 15 août 2003.	452
Figure 120 – Évolution de la part de détenteurs de permis de conduire dans le Canton de Genève, en %, selon l'âge	453
Figure 121 – Évolution de la répartition des ménages selon le nombre de voitures dans le Canton de Genève, selon le type de commune, en %	454
Figure 122 – Évolution de la part des ménages sans voiture dans le Canton de Genève, selon la zone DPTR de domicile, en %	455
Figure 123 – Évolution de la part modale des déplacements pour le canton de Genève, en % du nombre total de déplacements	456
Figure 124 – Évolution de la part modale des déplacements selon la commune de domicile, pour le canton de Genève, en % des déplacements	457
Figure 125 – Évolution de la part modale des déplacements selon le jour de la semaine, pour le canton de Genève, en % des déplacements	459
Figure 126 - Développement historique de la métropole de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.	464
Figure 127 – Le Bilbao Métropolitain qui se déploie le long de la Ria à partir de son cœur, la Ville de Bilbao. © Bilbao Ria 2000, Présentation powerpoint de J. Alayo (2008), « L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao ».	465
Figure 128 - Emprise des zones industrielles et portuaires sur le territoire de la Ria. Source : Thomas Wessel-Cessieux (non daté), <i>Cities : mixed. Pour une esthétique de la collision</i> , p. 73.	469
Figure 129 – Interventions des différents acteurs sur les grandes opérations qui composent le projet urbain de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.	478
Figure 130 - Quatre organismes représentent le pouvoir fédéral : le Ministère du logement (25%), le port (10%), l'ADIF - Administration des infrastructures ferroviaires (10%) et la FEVE - Compagnie ferroviaire exploitant les lignes (5%). Quatre autres instances représentent le pouvoir local et régional : la municipalité de Barakaldo (5%), la municipalité de Bilbao (15%), la Province de Biscaye (15%) et le Gouvernement basque (15%).	480
Figure 131 – Investissements annuels totaux, 1997-2008. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°19, juin 2009, p. 32.	483
Figure 132 – Répartition des grandes opérations urbanistiques par secteurs d'intervention entre 1992 et 2010. © Bilbao Ria 2000.	484
Figure 133 – Le métro de Bilbao devient l'axe structurant privilégié du territoire métropolitain. L'infrastructure longe les deux rives de la Ria jusqu'à la mer et s'articule avec les autres infrastructures ferrées. © www.urbanrail.net (R. Schwandi), 2011.	488
Figure 134 – Carte du réseau des lignes suburbaines de RENFE Cercanias, explicitant leur articulation aux autres modes ferrés du réseau métropolitain de Bilbao et les quatre nouvelles stations construites sur le tracé de la Variante Sur au centre de Bilbao. © RENFE	491
Figure 135 - Coupe longitudinale de la Gare de San Mamès mettant en évidence les diverses entrées. L'infrastructure est pour l'essentiel enterrée, libérant l'espace en surface pour d'autres usages. © Bilbao Ria 2000.	492
Figure 136 – La porte d'accès principale de la station de San Mamès bénéficie d'une immense transparence. Un « promontoire » vitré qui pénètre dans la gare depuis l'espace public attenant permet des interactions avec les passants et illustre la philosophie adoptée par les architectes qui consiste à privilégier une grande ouverture vers l'extérieur. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°10, janvier 2005, p. 6.	493
Figure 137 – L'un des grandes fresques murales de Jesús Mari Lazkano au sein de la gare de San Mamès. Dans le texte ci-contre, l'artiste décrit son œuvre en invoquant la métaphore de la fissure. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°10, janvier 2005, p. 10.	494
Figure 138 - Tracé de la ligne A du Tramway le long de la Ria, et interfaces avec les autres modes ferrés. © http://www.euskotren.es.	495
Figure 139 - Tracé de la ligne A du Tramway le long de la Ria, et interfaces avec les autres modes ferrés. © Hervé et al. (2008). Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports, p. 35.	496
Figure 140 - Agrafe urbaine (Pech, 2009) jouant sur la verticalité, le dispositif d'escaliers et ascenseur panoramique reliant le Paseo de Abandoibarra et le Pont de Deusto frappe par la beauté de ses lignes et sa forte attractivité, encore renforcée par une grande ouverture paysagère. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, p. 20.	499
Figure 141 – L'attractivité des escaliers est encore rehaussée la nuit par une mise en lumière innovante, qui sait mettre en valeur les courbes fines de cette infrastructure hélicoïdale. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°8, décembre 03, p. 11.	500

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Figure 142 – Cette agrafe urbaine (Pech, 2009) joue un rôle essentiel pour vaincre un dénivelé important. Sa grâce et sa légèreté sont d'autant plus remarquables qu'elles offrent un contraste saisissant avec l'infrastructure imposante du pont routier auquel elle est reliée. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, pp. 20-21. 501

Figure 143 – Les anciens chantiers navals ont cédé leur site à un nouveau quartier de Bilbao, abritant désormais le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna et le nouveau pont routier Euskalduna, qui abrite aussi un trottoir couvert pour les piétons. Sa couleur bleue le rend distinctif vu du ciel. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, pp. 20-21. 502

Figure 144 - Le nombre de nouvelles passerelles et ponts à usage exclusivement piéton peut être considéré comme un indicateur de l'importance octroyée aux politiques de promotion de la marche en milieu urbain, et notamment à une volonté de mieux coudre les territoires en ayant recours à des agrafes urbaines (Pech, 2009) qui facilitent les mouvements piétonniers. Cette carte représente les ponts et passerelles à usage piéton construits en Europe depuis 1990. A ce jour, ce projet collaboratif que nous avons initié au sein du Centre de Transports de l'EPFL a pu identifier plus de 260 ouvrages d'art construits en l'espace d'à peine vingt ans. Cette liste est loin d'être exhaustive et ne mentionne pas les ouvrages à vocation mixte. Néanmoins, le nombre important d'ouvrages et l'extension spatiale considérable du phénomène permettent de prendre la mesure de l'ampleur que prend la prise en considération de la marche au sein des politiques urbaines dans toute l'Europe, que nous voyons ici se traduire concrètement par des investissements des collectivités publiques dans la construction d'agrafes urbaines. Source : <http://maps.google.ch/maps/ms?authuser=0&vps=2&hl=fr&ie=UTF8&oe=UTF8&msa=0&msid=212745420107255183417.0004a5e4c06f1aef6a514> 510

Figure 145 - Évolution du site requalifié d'Ametzola en 1992, 2004 et 2008. Source: Bilbao Ria 2000. 513

Figure 146 – Vue aérienne du quartier d'Ametzola, mettant en évidence le parc et sa nouvelle extension vers le sud-ouest au-delà de l'Avenue Gordoniz, les tours de logements de l'opération immobilière à l'origine de ce développement, la nouvelle gare d'Ametzola et l'Avenue du Ferrocarril récemment couverte. L'on distingue en particulier les nouveaux espaces arborisés, très généreux, gagnés en faveur du piéton. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°11, juin 2005, p. 25. 513

Figure 147 – Plan du quartier d'Ametzola, mettant en évidence l'opération de requalification de l'Avenue du Ferrocarril récemment couverte. L'emprise des nouveaux espaces arborisés est prégnante dans cette représentation. A la manière d'avant-postes, des alignements de verdure introduits au sein des avenues environnantes signalent aux piétons l'entrée prochaine dans un espace qui leur est dédié. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 27. 514

Figure 148 – La comparaison du pourcentage d'espaces libres (57%) versus les espaces urbanisés (43%) montre clairement que les premiers sont largement favorisés. Autre point favorable à une appropriation des rives, les usages de proximité permis par une répartition immobilière clairement tournée vers le résidentiel (43%), qui prime sur les bureaux (29%), le commerce (15%) et les autres fonctions. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°18, décembre 2008, p. 39. 515

Figure 149 - Vision de la continuité programmée entre la ville historique du Casco Viejo, la ville moderne del Ensanche et la ville du XXI^e siècle d'Abandoibarra. La logique de cette continuité a été mise à mal par le maillon faible que représente la réalisation de la Place d'Euskadi, nœud vital pour opérer la transition entre l'Ensanche et Abandoibarra. © Hervé et al. (2008). Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports, p. 7. 518

Figure 150 – Vue aérienne du site d'Abandoibarra en friche. L'on perçoit clairement en arrière-plan la nette coupure linéaire introduite par la voie rapide Agirre Lehendakariaren Etorbidea, qui coupe la ville en deux tissus urbains distincts : à l'est, la maille orthogonale serrée de l'Ensanche, à l'ouest le parc Dona Casilda Iturrizar. © Bilbao Ria 2000. Présentation powerpoint de J. Alayo (2008), « L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao ». 519

Figure 151 – Plan de la nouvelle Place d'Euskadi. Si l'espace public peut séduire par ses allures de parc urbain, il ne parvient pas à faire oublier son statut de rond-point surdimensionné. Les nombreux passages-piétons attestent d'une volonté de mitiger des flux de trafic importants en favorisant l'axe piétonnier nord-sud entre la Ria et l'Ensanche, assurant une continuité directe avec la Passerelle Pedro Arrupe. Mais qui dit passages-piétons dit trafic et ici les flux resteront complexes à gérer, au détriment des marcheurs. © Bilbao Ria 2000. BR2000, n°14, p. 7. 520

Figure 152 – Photomontage montrant l'emprise future de la Place d'Euskadi et de la Calle Ramón Rubial. Nous pouvons remarquer la nette rupture dans le tissu urbain avec l'Ensanche au sud-est (coin supérieur gauche de la photo). 521

Figure 153 - Six artistes ont été appelés à ponctuer de leurs œuvres le parc linéaire de la Ria. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 02, p. 13. 522

Figure 154 – Cette œuvre de Angel Garraza, intitulée « Sitios y lugares » (lieux et places), est installée à l'extrémité Ouest du parc de Ribera. Elle reprend la figure ancestrale de deux « kaikus », des bols typiques de la tradition céramique basque. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 2002, p. 12. 523

Figure 155 – Cette œuvre de José Zugasti, intitulée « A la deriva », est installée face au Palais des Congrès et de la Musique et rappelle le passé industriel du site et le travail du métal qui était accompli par ses chantiers navals. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 2002, p. 13.	524
Figure 156 – Les œuvres des artistes basques, installées en premier, ont reçu leurs contreparties en provenance de l'étranger en 2003, complétant ainsi le parcours de sculptures du Parc de Ribera. De gauche à droite et de haut en bas : « Judith », de Markus Lüpertz, est une représentation de l'une des héroïnes bibliques dans le langage néo-expressionniste caractéristique de cet artiste allemand. « 11 pièces (Untitled) » est un itinéraire de dalles en granit « Bleu de Vire » conçu par Ulrich Rückriem. Maia, sculpture conçue de ses propres mains par William Tucker, est une évocation en bronze de la femme et de la terre comme sources de vie. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 2003, p. 18.	525
Figure 157 – La signalétique rouge et taupe confère une esthétique moderne aux éléments d'orientation piétonne qui jalonnent le secteur central de Bilbao, qui est aussi le plus fréquenté par les touristes. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 32.	526
Figure 158 - Vision prospective du centre commercial Zubiarte, qui offre une transition par paliers entre la Ria et le parc de Doña Casilda de Iturrizar. © Bilbao Ria 2000.	527
Figure 159 – Vue aérienne de l'extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar, montrant les nouvelles rues piétonnes qui accompagnent l'urbanisation et leurs prolongements vers l'ancien parc au sud, ainsi que vers l'avenue de Abandoibarra à l'ouest, qui abrite le tramway et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°13, juin 2006, p. 7.	528
Figure 160 – L'extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar offre un prolongement bienvenu vers la Ria. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°11, juin 2005, p. 10.	529
Figure 161 – Vue nocturne de l'extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar depuis l'Avenue de Abandoibarra. L'éclairage soigné renforce son rôle d'agrafe urbaine (Pech, 2009) aussi la nuit. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°13, juin 2006, p. 11.	529
Figure 162 – Pour donner un avant goût de ce que deviendra Bilbao après les travaux conséquents de refonte, Bilbao Ria 2000 emploie une stratégie de communication par les images de synthèse ou les dessins. Ici, une vue prospective du Paseo Campo Valentin, de ses bancs qui rythment la promenade et de la piste cyclable. Le Guggenheim apparaît en contrepoint et donne un sens de l'échelle de ce nouvel espace public. Cette nouvelle répartition de l'espace est favorable aux modes actifs. © Bilbao Ria 2000.	530
Figure 163 - La transformation du site de Galindo (ellipse orange) et de l'un des quartiers centraux de Barakaldo qui fait l'objet du programme Européen de régénération urbaine URBAN (ellipse rouge). Situation avant-après. Source : Bilbao Ria 2000.	531
Figure 164 – Le concept de « pixellisation » d'Eduardo Arroyo pour la Place del Desierto. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 27.	533
Figure 165 – Bilbao Ria 2000 a mis la place del Desierto à disposition du public, avant même que les immeubles environnants soient achevés. Elle est ainsi devenue d'emblée une centralité et un nœud de repérage pour les nouveaux habitants, mais aussi pour les citoyens des quartiers environnants. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 25.	534
Figure 166 – Vue aérienne de l'anse de Portu à Barakaldo. Bilbao Ria 2000 a engagé la revitalisation des rives de la Ria avec la réhabilitation de la promenade de la Ribera del Nervión, qui offre une continuité piétonnière entre les quartiers régénérés à Barakaldo par le programme URBAN (ellipse rouge) et le nouveau quartier de Galindo (ellipse orange) sis sur les terrains de la friche industrielle des Altos Hornos de Vizcaya. La marchabilité a également déjà été renforcée vers la gare (étoile rouge) en attendant sa rénovation prochaine, mais elle atteindra son plein potentiel surtout avec la création de la nouvelle place publique de Pormetxeta et sa tour en forme de grue géante (ellipse violette), encore en construction. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 7.	536
Figure 167 – Coupe transversale et vue de la nouvelle promenade de la Ribera del Nervión. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 8.	537
Figure 168 – Avec ses creux et ses bosses créés pour l'occasion, le parc Lasasarre offre une nouvelle rythmicité à cet immense espace proche de la rivière Galindo, dont la platitude à perte de vue finissait par décourager les marcheurs. Dans ses entrailles se cache habilement un nouveau parc de stationnement souterrain pour desservir ce secteur dont le stationnement en surface a été largement limité. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 12.	538
Figure 169 – Le parc linéaire de la Ribera de Galindo longe la berge de cet affluent du Nervión sur tout le secteur appelé à connaître une régénération urbaine. Il constitue ainsi une armature névralgique pour les modes actifs, créant de nouveaux liens entre la ville et son front d'eau. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 14.	539
Figure 170 – Coupe transversale montrant les diverses sections du parc linéaire de la Ribera de Galindo. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 14.	540

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Figure 171 –La coupure linéaire des voies ferrées est appelée à se résorber avec la création de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo, une liaison piétonnière longitudinale accompagnant le front de la Calle Murrieta et la création de deux connexions piétonnières transversales vers les deux parcs de Lasasarre et Ribera de Galindo. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21. 541

Figure 172 –La passerelle piétonnière de Lasasarre, aux dimensions généreuses, a pour ambition de devenir une rue suspendue entre Galindo et le centre-ville. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21. 542

Figure 173 –Le vestibule entièrement transparent de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo se situera à cheval entre les deux quartiers. Les accès piétonniers sont facilités par une série d'escaliers aux dimensions généreuses et rythmés par des paliers terrassés qui offrent des panoramas dégagés en direction des quartiers environnants. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21. 543

Figure 174 –Coupe transversale de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo qui met en évidence le jeu entre les différents niveaux et l'emprise conséquente des accès piétonniers. Le vestibule transparent arborant le nom de la gare sera visible de loin, offrant un point de repère clair aux passants arpentant le secteur. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21. 543

Figure 175 - Taux de motorisation par province et par grand territoire aggloméré en nombre de voitures de tourisme par 1000 habitants en 2005. Source: Eustat 545

Figure 176 - Distribution des déplacements selon le secteur de destination. Source : CAV, 2007. 546

Figure 177 - Part modale des déplacements réalisés par les résidents de la CAV. L'automobile inclut également le taxi. La catégorie « Autres » inclut en particulier les ascenseurs publics. Source: CAV, 2007. 547

Figure 178 - Répartition des déplacements selon le mode et la distance. Source: CAV, 2007. 548

Figure 179 - part modale selon les motifs de déplacement. 549

Figure 180 - Répartition des déplacements selon la commune d'origine et de destination, par mode de transport utilisé. 550

Figure 181 – Répartition des déplacements à pied selon les motifs. 551

Figure 182 – Répartition des déplacements en transports publics (rail et métro) selon les motifs. 552

Figure 183 – Répartition des déplacements en voiture selon les motifs. 553

Figure 184 – Répartition des déplacements liés au travail selon les modes. 554

Figure 185 – Répartition des déplacements liés aux loisirs selon les modes. 555

Figure 186 – Répartition des déplacements liés aux affaires personnelles (*gestiones personales*) selon les modes. 556

Figure 187 - Le concept « Life, space, buildings » est au cœur de la méthodologie de Jan Gehl. Cet architecte mondialement connu pour ses diagnostics de marchabilité de toute une série de métropoles, est l'auteur de nombreux ouvrages sur les dynamiques de séjour au sein des espaces publics. © Gehl Architects. Source : www.gehlarchitects.com. 581

INTRODUCTION

Un voyage se passe de motifs. Il ne tarde pas à prouver qu'il se suffit à lui-même. On croit qu'on va faire un voyage, mais bientôt c'est le voyage qui vous fait, ou vous défait.

Nicolas Bouvier

LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ URBAINE : UNE QUESTION D'ECHELLE ?

Qui dit « humain », dit obligatoirement marche, déplacement, mobilité, nomadisme, errance, voyage... Du chasseur-collecteur d'une des dernières tribus d'Amazonie au membre de la *jet set society*, la marche constitue une sorte d'invariant anthropologique. Le paysan marche, le montagnard marche, le citadin marche. Bien sûr, les manières de marcher changent d'une culture à une autre, d'un groupe social à un autre, d'une période à une autre. Les pourquoi, comment, avec qui, à quelle vitesse, pour quelle destination n'obtiennent pas les mêmes réponses.

Thierry Paquot

INTRODUCTION : POURQUOI CONSACRER UNE THESE A LA MARCHÉ URBAINE ?

La marche est constitutive de notre condition humaine, à son tour indissociablement liée à la bipédie. Elle est si intégrée à notre existence qu'elle semble aller de soi et l'on ne voit pas bien en quoi elle pourrait susciter des questionnements ou nécessiter des explications. Marcher constitue un geste si banal, si enraciné au sein de notre quotidien urbain, qu'il est de l'ordre de l'anecdote. Or c'est justement parce qu'il semble être « de l'ordre de l'évidence » que le phénomène peut intéresser les chercheurs en sciences sociales, dont nous sommes.

Nous assistons actuellement à une révolution silencieuse autour de la marche en milieu urbain. Le piéton est en train de changer de statut : hier considéré comme un usager de la marche « par défaut », victime expiatoire de la motorisation, il figure aujourd'hui comme un élément actif et valorisé dans le panel des déplacements. Politiques, aménageurs, praticiens de santé, opérateurs de transports s'intéressent à lui, et lui redonnent une place centrale dans les réflexions et les aménagements de l'espace public urbain (Lavadinho, 2011b ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Quelles sont les raisons d'un tel revirement de situation, et quelles en seront les conséquences pour l'aménagement de nos villes à l'avenir?

A une époque où la sédentarité pèse littéralement sur nos sociétés, un autre regard sur la première de nos mobilités émerge actuellement, qui fait de la marche l'objet de toutes les attentes pour bien des acteurs du monde urbain. C'est finalement cette transformation du regard sociétal porté sur l'objet « marche » que nous souhaitons saisir au travers de ce travail de thèse.

Evoluant depuis une dizaine d'années dans l'univers de recherche dédié à la problématique de la marche urbaine, nous constatons son renouveau auprès des acteurs que nous côtoyons quotidiennement : les chercheurs, qui se l'approprient comme objet d'étude, mais aussi les autres catégories d'acteurs, publics

autant que privés, qui en font la promotion par des politiques publiques et des aménagements concrets de l'espace urbain. Avec quelques autres chercheurs francophones, nous avons en effet eu la chance durant ces dix dernières années d'assister de près à ce renouveau de la marche urbaine. Nos travaux de recherche sur le terrain, notre collaboration avec des collectivités publiques et des opérateurs de transport, ainsi que notre intégration à des réseaux de recherche internationaux nous ont permis de jouer un rôle actif dans le processus de regain d'intérêt pour la marche en tant qu'objet d'étude au niveau international. Nous avons pu en particulier accompagner son entrée en tant qu'objet renouvelé de recherche au sein des études urbaines en France et en Suisse. Notre position d'observateur dans le champ qui fait l'objet de la thèse offre une opportunité d'introspection intéressante à plus d'un titre. Ainsi pour construire ce travail de thèse nous nous sommes appuyés sur l'expérience de terrain que nous avons acquise au fil des diverses recherches que nous avons pu mener au fil de cette décennie. Les concepts construits lors de ces travaux précédents nous ont servi notamment à composer notre grille de lecture pour partir à l'assaut des terrains analysés dans le cadre spécifique du présent travail : Lausanne, Genève et Bilbao. Bien entendu, la théorie alimente le terrain, et celui-ci en retour alimente la réflexion : la grille de lecture qui sous-tend notre analyse s'est ainsi étoffée et enrichie avec les apports de ces nouveaux terrains d'observation.

La présente introduction vise à poser le cadre méthodologique de notre démarche :

Le premier chapitre sera consacré à formuler notre hypothèse. Nous y entamerons donc la discussion, centrale pour notre propos, de l'échelle à laquelle considérer de nos jours la marchabilité. Nous proposons comme hypothèse de travail de considérer la marche à l'échelle des grands territoires. La contribution principale de ce travail de thèse au champ de recherche sur la marche urbaine sera donc celle de transposer à l'échelle des grands territoires certaines hypothèses quant à la marchabilité des espaces publics que nous avons élaborées à l'origine pour l'analyse d'échelles spatiales plus circonscrites. Prendre comme référentiel l'échelle des grands territoires invite néanmoins forcément à faire littéralement un saut d'échelle pour penser la marche autrement. Du par les orientations actuelles du développement urbain, la marche dépasse l'échelle de la proximité pour devenir multimodale. Elle se déploie au sein des paysages ordinaires des territoires diffus de nos périphéries et échappe ainsi largement aux analyses classiques de la marche qui se déploie dans les tissus centraux. Pour ces raisons, il nous a paru indispensable de créer de nouvelles catégories d'analyse pour penser la marche à cette échelle plutôt inhabituelle.

Le deuxième chapitre sera consacré aux méthodes. Nous y détaillerons les principes qui ont guidé notre travail de terrain, notre adoption d'une posture d'observation participante et notre approche comparative multi-sites.

Le troisième chapitre sera consacré aux terrains choisis pour l'étude. Il décrit les raisons qui ont motivé nos choix et les spécificités de chaque terrain en fonction de ses apports à l'étayage de notre hypothèse centrale.

Le quatrième chapitre explicitera les partis pris au niveau des corpus recueillis, qui sont

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

essentiellement composés de notes de terrain et de matériaux audiovisuels (photos et vidéos).

Le cinquième et dernier chapitre est consacré à l'analyse. Nous y rendrons compte du cadre conceptuel qui préside à la construction de notre grille de lecture.

NOTRE HYPOTHESE : LA MARCHÉ DANS LES GRANDS TERRITOIRES

Là où on pense que la ville finit, et où en fait elle recommence.

Pier Paolo Pasolini

Notre intuition-clé est la suivante : le renouveau actuel de la marche en milieu urbain tient avant tout à un changement d'échelle. D'un sujet traité de manière pointilliste à l'échelle locale, la marche devient aujourd'hui une politique publique à part entière, désormais incorporée dans une approche globale de l'aménagement de l'espace urbain. Notre questionnement central de recherche tient dès lors en un mot : **quelle est la bonne échelle pour promouvoir la marche urbaine ?** La géographie urbaine, discipline qui place la question des échelles au cœur de sa démarche, nous semble le cadrage le mieux adapté pour tenter d'y répondre. Parmi les multiples sciences sociales consacrées à l'étude des réalités urbaines et de la marche en particulier, nous retenons donc cette approche géographique et spatiale pour encadrer notre questionnement.

La marche urbaine, dont la mesure a su scander l'organisation des villes pendant des millénaires, s'est retrouvée orpheline de sa mission lorsque celles-ci ont succombé aux attraits de la vitesse introduite par la voiture. L'échelle de la proximité avait jusque-là régné sans partage ; elle s'est vue remise en question et supplantée par des échelles dont la fonctionnalité passe par la distance. Or cette distance ne semblait pouvoir être vaincue que par des déplacements de plus en plus longs et de plus en plus fréquents. A la lumière de ces évolutions, certains auteurs ont alors commencé à diagnostiquer la fin des villes (Chombart de Lauwe, 1982 ; Ehalt et Flusser, 1992). Françoise Choay (1994) a pu ainsi parler de « la mort de la ville », qui serait disparue au profit de l'avènement de l'urbain. Nous pouvons aujourd'hui pourtant faire le constat, avec François Ascher (2001), que « la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour ». Pour Yves Chalas, loin d'être morte, la ville triomphe au gré d'une nouvelle métamorphose d'ensemble qui tend à faire disparaître l'opposition entre la ville et la campagne et l'ancienne dualité entre le centre, historique et géographique, et sa périphérie (Da Cunha, 2010, p. 11). Pour Chalas, la ville qui disparaît est la ville telle qu'elle a survécu jusqu'aux Trente glorieuses, c'est-à-dire, la ville dont les figures principales relevaient de l'unité formelle architecturale, de la contiguïté du bâti, de la densité, de la minéralité, de la vie de quartier ainsi que du centre-ville unique et puissamment attractif. Cette ville d'hier s'établissait sur les figures issues des oppositions bien tranchées entre ville et campagne, ville et nature, centre et périphérie. Voir dans cette disparition la fin de toute possibilité de ville c'est confondre la fin d'une certaine ville, datée historiquement et limitée culturellement, avec la fin de la ville tout court. Pour Chalas, « les villes évoluent et ce n'est pas nouveau. Quand un type de ville se meurt, c'est que déjà un autre type de ville s'épanouit. Il n'est que de le reconnaître » (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 25). L'urbanité autre du XXe siècle se décline pour Chalas (2000) en un certain nombre de figures majeures

que sont la ville-mobile, la ville-territoire, la ville-nature, la ville polycentrique, la ville au choix, la ville-vide, et la ville à temps continu (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 25).

La ville renaît donc des cendres de l'urbain sous des formes renouvelées, et le désir de proximité connaît dans cet urbain recomposé un nouveau souffle. De nouvelles centralités émergent (CERTU, 1999, 2003) y compris dans le « désert périurbain » (Da Cunha, 2010) et la marche retrouve dans ce contexte un potentiel non négligeable pour répondre aux exigences des urbains d'aujourd'hui en matière de déplacements au sein de leur bassin de vie. Bien entendu, la vie mobile ne se résume pas à la marche, mais celle-ci, comprise dans son acception élargie de liant entre les divers modes de transport, est désormais appelée à jouer un rôle prépondérant. Comme par le passé, diraient certains. Nous considérons au contraire que le rôle que la marche peut jouer aujourd'hui en tant que ciment de la ville multimodale est tout à fait distinct de celui qu'elle a pu tenir par le passé. La marche ne constitue plus, pour les urbains d'aujourd'hui, l'unique univers des possibles, loin s'en faut. De nécessité, elle est devenue un choix.

C'est justement ce nouveau statut de mobilité choisie qui lui fait trouver la faveur d'un nombre croissant d'individus qui l'incorporent dans leurs pratiques mobilitaires. Mais comment et pourquoi le font-ils ? Et quelles sont dès lors les échelles urbaines qui peuvent aujourd'hui faire sens pour la marche, au sein des bassins de vie étalés qui hébergent les fragments éclatés de leurs multiples activités ? S'il paraît clair que la marche seule ne peut être considérée comme pouvant satisfaire la demande des individus en matière de mobilité, quelles alliances doit-elle elle forger avec les autres modes pour construire la ville multimodale ? Une chose nous semble certaine : pour parachever sa renaissance des décombres de la ville automobile, la marche doit impérativement s'émanciper de l'échelle de la proximité. Si cette échelle a pu caractériser la ville historique, elle ne répond pas aux enjeux que pose aujourd'hui l'organisation fonctionnelle de nos bassins de vie étendus sur des territoires diffus. Quels peuvent être alors les nouveaux visages de la marche urbaine ? Notre point de vue rejoint ici celui de François Ascher, pour qui l'enjeu majeur devient dès lors celui de « parvenir à organiser la mixité fonctionnelle à l'échelle de l'agglomération tout entière. Et celle-ci passe plus par l'efficacité des systèmes de déplacements que par le jeu de la proximité immédiate » (Ascher, 2008, p. 102).

UNE HYPOTHESE CONSTRUITE SUR DES TRAVAUX DE TERRAIN

Dans cette mesure, l'ethnologue voyage toujours, même lorsqu'il travaille dans les banlieues d'une ville de son pays. C'est un voyageur de l'intérieur. Il voyage entre deux états d'âme, entre deux états d'esprit, entre un texte à venir et un texte advenu, entre un avant et un après.

Marc Augé

Nos premières réflexions sur la marche urbaine datent de 2001. Au départ, avec une étude de terrain qui portait sur le site des Bains des Pâquis à Genève, nous avons questionné le processus d'appropriation symbolique par les usagers qui transforme un simple espace public dédié aux loisirs en une véritable centralité urbaine « qui fait signe » à l'échelle de l'agglomération. Qu'est-ce qui fait centralité ? Quels types d'interactions sociales peuvent s'y dérouler, et comment s'articulent-elles en fonction des espaces qui les accueillent ? C'est pour répondre à ces questions que nous avons esquissé pour la première fois le concept d'*espace palimpseste* et sa déclinaison concrète, le *hub de vie* (Lavadinho, 2002), sur lesquelles nous reviendrons respectivement dans les mouvements II et IV. Nous avons par la suite affiné ces notions en les appliquant aux interfaces de transport multimodales (Lavadinho 2009 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Puis au cours de nos recherches ultérieures nous avons élargi notre réflexion à l'étude des attracteurs multifonctionnels dédiés aux achats, à la culture et aux loisirs. L'accessibilité à pied de ces « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011) nous semble un défi particulièrement important à résoudre, de par l'handicap de leur localisation au sein de l'urbain diffus. Nous reviendrons à la question des métriques pédestres à déployer pour relier ces attracteurs aux mouvements I et III.

Au fil de cette décennie consacrée à l'étude de la marche urbaine, nous avons peu à peu migré du centre vers la périphérie, tant au niveau de nos préoccupations qu'au niveau de nos objets et nos terrains de recherche. Chaque nouvelle étape de recherche en direction de la périphérie a ainsi conforté notre hypothèse : **le pas décisif pour le retour de la marche allait se jouer dans les grands territoires**. Cette proposition, bien qu'elle rencontre un intérêt croissant de la part des chercheurs, reste encore aujourd'hui à contre-courant de ce qui se pratique généralement dans ce domaine de recherche. Elle nous semble pourtant assez porteuse pour justifier le fait d'orienter ce travail de thèse autour de sa validation. Si notre contribution personnelle à l'édifice de la recherche sur la marche urbaine peut étayer les arguments pour effectuer ce saut d'échelle, notre objectif aura été atteint.

Lorsque nous avons émis pour la première fois l'hypothèse d'un « retour de la marche qui passerait par une conquête de la périphérie » sous forme d'une interrogation à la plénière de clôture de la conférence internationale Walk21 à Melbourne en 2006, personne ou presque n'envisageait encore que les futures batailles pour la promotion de la marche allaient dépasser les enjeux liés aux centres des villes pour prendre corps au sein de ces territoires diffus de la *Zwischenstadt*, l'entre-ville telle qu'elle est décrite par

Thomas Sieverts (1999, 2004 (éd. orig. all. 2001)) et dont nous reparlerons de manière approfondie au sein du mouvement III.

Cette intuition, que nous avons déjà commencé à échafauder dès 2005 suite à nos travaux de terrain sur Genève et Grenoble dans le cadre du projet ANR « Les villes qui marchent : nouvelles tendances en santé, mobilité et urbanisme » (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011), nous a guidés par la suite, dès 2008, tout au long de notre contribution au travail de recherche «Le piéton dans l'entre-deux des villes. Des IGT/IFF⁴ accessibles aussi sans voiture : une utopie réaliste et indispensable » (Von der Mühl et al., à paraître ; Von der Mühl, 2011), effectué dans le cadre d'un double mandat de l'Office Fédéral de l'Aménagement du territoire et de l'Office Fédéral des Routes de la Confédération suisse. Le travail consistait à étudier les conditions d'accessibilité aux centralités sises au sein de territoires suburbains et périurbains. Nous venons de consolider cette vision dans trois articles récents (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) dont nous reprendrons la substance dans le mouvement III. Les résultats de ces récentes études de terrain consacrées aux « centralités périphériques » étoffent le cadre théorique qui sous-tend notre vision de la marche en périphérie telle que nous la défendons dans ce travail de thèse.

Les constatations émergeant de ces études de terrain successives sont de deux ordres:

- la marche, bien que pratiquée partout à divers degrés d'agrément, semble participer fortement à créer, lorsque les conditions environnantes s'y prêtent, certaines ambiances que l'on peut qualifier d'urbaines ;
- ces ambiances, souvent considérées comme l'apanage des centres, peuvent bourgeonner, bien que sous une forme différente, dans des secteurs périphériques.

La recherche que nous avons menée pour le compte de la RATP en 2008 et 2009 sur l'agglomération parisienne dans le cadre du projet « Marcher avec les transports et la ville » (Lavadinho et Lévy, 2010) a conforté notre hypothèse sur l'importance stratégique de développer la marche en périphérie. Au cours de cette étude, nous avons identifié les processus qui placent la marche au cœur de la sédimentation des parcours liés à nos activités quotidiennes. Cette sédimentation des métriques pédestres conforte l'émergence de « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) potentiellement structurantes des tissus diffus, comme nous le verrons dans le mouvement III.

A la lumière des résultats de ces travaux de terrain, les conditions d'émergence des « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) nous ont paru indissociables de la question des limites, autant que de la question des transitions. La tension entre centralité et périphérisation est analysée finement par Michel Lussault : si la centralité exprime le processus de concentration

⁴ IGT est l'abréviation de l'expression « Installations à Grand Trafic ». IFF est l'abréviation de l'expression « Installations à forte fréquentation ». Ces deux expressions désignent de manière équivalente les grands équipements publics ou dont l'accès est public, à l'instar des hôpitaux, des gares, des centres commerciaux et des infrastructures dédiées aux sports ou aux loisirs. Leur rayonnement à l'échelle régionale suscite un nombre important de déplacements pour s'y rendre, pouvant dès lors causer des impacts environnementaux et sociétaux indésirables qu'il s'agit de maîtriser par des politiques de localisation et d'accessibilité adéquates.

géographique des réalités sociales les plus variées, la périphérisation correspond, à l'inverse, à une distanciation de ces réalités et donc à une dédensification accompagnée d'une perte de diversité des composants sociaux d'une fraction spatiale quelconque. Pour Michel Lussault, la périphérisation a de fait, très précocement, manifesté et activé le passage de la ville à l'urbain, dont elle est une des « signatures » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 740).

Dans cette tension qui caractérise aujourd'hui l'espace urbain, qu'est-ce donc qui « fait ville » ? Quels sont les éléments singuliers du paysage urbain que les voix polyphoniques des habitants et des usagers de ces territoires périphériques distinguent comme marqueurs de leurs espaces vécus, parcourus et parcourables à pied ? Qu'est donc qui peut signaler à leurs yeux qu'au-delà de telle ou telle limite, le territoire ne s'avère plus marchable ? C'est pour répondre à ces questions que nous avons élaboré la *métaphore de la lisière*.

La métaphore de la lisière : les limites de ce qui « fait ville »

Comme dans l'espace-temps réinventé par Albert Einstein, où la matière « pèse » sur son espace au point de quasi le créer, la ville pèse significativement sur sa géographie, parfois lointaine, son paysage, et ne le restitue que transformés absolument et par elle recrés. La géographie se constitue autour des villes, des réseaux de villes, de la perception de l'espace quand, et que projettent loin au dehors, les villes et leurs citoyens. Mais y-a-t-il encore un « dehors » ?

Spyros Théodorou

Les questions que nous venons de poser ci-dessus nous semblent d'autant plus pertinentes qu'à l'échelle de l'agglomération, qui est celle qui nous intéresse ici, les limites du territoire tel qu'il est vécu au quotidien ne semblent pas toujours claires. Les bassins de vie s'étalent du point de vue de leurs relations fonctionnelles, faisant le plus souvent fi des frontières administratives. Ce qui n'empêche pas ces frontières de rapidement refaire surface dans le traitement des espaces urbains. Si la vitesse du train ou de la voiture, en accélérant la perception des territoires, passe sans s'arrêter sur ces transitions, la granularité fine de la marche les met au contraire en évidence. En effet, les ruptures de continuité des itinéraires piétons ne sont jamais aussi visibles qu'à ces limites qui séparent les territoires et dont le périphérique parisien constitue un exemple prototypique dont on peut trouver des répliques dans à peu près toutes les régions agglomérées aujourd'hui, quelle que soit leur taille. Cela peut s'expliquer dans une certaine mesure par le fait que les limites paysagères des agglomérations ne correspondent pas toujours aux limites abstraites des circonscriptions administratives : certaines agglomérations n'occupent qu'une partie de leurs communes, tandis qu'un grand nombre d'entre elles s'étendent sur plusieurs communes ou parties de communes, voire sur plusieurs intercommunalités. François Moriconi-Ebrard souligne le caractère informel des espaces agglomérés, dû au fait que leur extension s'effectue souvent en marge des politiques

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

d'aménagement et en discordance avec le système de découpage des mailles administratives des territoires (Lévy et Lussault, 2003, p. 48). Marc Augé concourt à cette vision en affirmant que l'espace urbain est aujourd'hui un espace complexe, enchevêtré, un ensemble de ruptures sur fond de continuité, un espace en extension aux frontières mobiles (Augé, 2009, p. 73).

Georges Chabot (1948) fait remarquer quant à lui le statut toujours changeant de l'urbain : « Il y a des villages urbanisés dans le voisinage des grandes villes ; il y a de petits bourgs qui restent mi-agricoles, mi-urbains ; il y a même des villages qui deviennent des villes à certains moments de l'année, jour de marché ou jour de foire » (Chabot, 1948, p. 16, cité par Paquot in Roncayolo, Lévy et al., 2003, p. 16)). Pour Thierry Paquot, la palette des réalités observées entre les « Villes-villes, villes à temps partiel, villes à l'apparence campagnarde ou au contraire, villes minérales, monumentales, imposantes, sursaturées de flux de toutes natures » impose la pluralité lorsqu'on cherche à définir le statut urbain d'un territoire (Paquot in Roncayolo, Lévy et al., 2003, p. 16).

Michel Lussault confirme cette difficulté croissante de nos jours de savoir où commence et où se termine un ensemble urbain donné : « L'affirmation de la périphérisation et de la discontinuité spatiale du bâti qu'elle instaure comme éléments caractéristiques de toutes les organisations urbaines contemporaines rompt avec l'ordre traditionnel, marqué par la contiguïté territoriale et l'évidence de la délimitation entre la ville et son extérieur » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 738). Pour Thierry Paquot, un territoire est « une construction culturelle et mentale qui confère à une portion de l'écoumène une valeur d'entité géographique *provisoire* reconnue et valorisée par celles et ceux qui y résident, y vivent, y échangent » (Paquot, 2010, p. 71 ; c'est nous qui soulignons). Ainsi au territoire du collectif se superposent les territoires des individus. Paquot distingue deux types de limites du territoire : celles, physiques, qui épousent le relief, et celles, hors-sol, qui se superposent aux flux immatériels d'informations et de communications indispensables à l'entretien des réseaux qui confortent le territoire en question (Paquot, 2010, p. 71).

Nous avons poursuivi cette réflexion sur la notion de limite avec l'emprunt de la notion de *lisière* à la paléanthropologie, en considérant cette fois le mouvement de jonction/séparation sous l'angle d'une transition spatiale qui conviendrait à notre perception proprement humaine de notre territoire vécu. Yves Coppens met l'accent sur la lisière comme biotope favorable à l'émergence même de la bipédie et environnement constitutif des humains que nous sommes (Coppens, 2010 (éd. orig. 2008), p. 137). Cette notion nous a permis de cristalliser les hypothèses que nous avons faites à propos de ce qui « fait centre » et ce qui « fait limite » dans la *métaphore de la lisière*. La lisière devient ainsi un concept central pour notre lecture de la marche urbaine dans les territoires ordinaires de nos quotidiens et notamment les territoires périphériques.

Ces paysages ordinaires, comme les nomment Jean-Pierre Dewarrat et ses collègues (Dewarrat et al., 2003) sont le plus souvent loin, physiquement autant que symboliquement, des territoires centraux qui bénéficient quant à eux généralement de connotations positives liés à la haute valeur symbolique associée

à leurs vécus. Mais « les lisières » qui se situent à la croisée des territoires qui composent « les limites » des agglomérations possèdent des attraits bien à elles qui peuvent en faire, lorsque certaines conditions sont réunies, des territoires désirables pour les marcheurs que nous sommes, comme nous le verrons en particulier avec les cas de Frederiksberg dans l'agglomération de Copenhague (mouvement II), Plan-les-Ouates dans l'agglomération de Genève (mouvement II) et Barakaldo dans l'agglomération de Bilbao (mouvement IV).

La question de la lecture de nos périphéries actuelles comme lisière ou comme limite se résorbe dans une analyse qui montre que leur caractère périphérique participe du monde urbain à part entière, au même titre que les centralités pourvoyeuses d'urbanité. Jacques Lévy souligne ainsi le caractère finalement très urbain des campagnes d'aujourd'hui. Celles-ci constituent « une variante moins dense et moins diverse d'un mode de vie commun auquel elles adhèrent par de puissants réseaux. (...) Se représenter les différentes configurations spatiales en termes de gradient d'urbanité, permet de préserver la prise en compte d'une certaine continuité tout en identifiant les inflexions : au suburbain succèdent le périurbain puis l'hypo-urbain et l'infra-urbain. Cette approche permet de penser les espaces moins dotés en urbanité comme des choix de vie et de société impliquant un niveau variable d'exposition à l'altérité » (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 685). Elaborée par Edgar Salin dans les années 1960 pour décrire cette qualité particulière que l'on retrouvait dans les villes « habitées par une bourgeoisie éclairée », l'urbanité désignait à l'origine plutôt une forme de vie sociale et culturelle que la qualité d'une structure urbaine ou spatiale. L'urbanité serait donc le reflet d'un comportement ouvert et tolérant des citoyens, entre eux comme à l'endroit des étrangers (Sieverts, 2004 (éd. orig. all. 2001), p. 35).

A une échelle plus locale, la constante recherche de la lisière dans le paysage urbain explicite bien la tension récurrente entre transit et séjour, ainsi que le nécessaire équilibre à trouver entre ces deux pôles lors de l'aménagement des espaces publics. Nous y reviendrons avec l'analyse du cas d'étude de Plan-les-Ouates à Genève dans le chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II. La notion de lisière contribue également à forger la compréhension de ce qui fait signe dans le paysage urbain, de ce qui contribue à sa légibilité. Nous nous appuyons sur cette notion pour forger notamment notre conception de ce qui pourrait devenir une signalétique qui serait véritablement intuitive (Lavadinho, 2008). Nous prendrons comme exemple de cette démarche le projet *Legible London* sur lequel nous reviendrons en détail dans le mouvement II.

Périphéries marchables : oxymore ou horizon ?

Les centralités sont bien connues mais les périphéries ont leur mérite : on voit mieux ce que les acteurs n'affichent pas pour les autres, on perçoit mieux ce qu'ils réservent pour eux-mêmes.

Jean Copans

Nous avons tous en tête un espace public de rêve où nous aimons marcher – gageons qu'il sera le plus souvent localisé au cœur d'une ville plutôt qu'à ses confins. Dans ce paragraphe nous aborderons justement la question des qualités qu'un espace public doit posséder pour être marchable et dans quelle mesure celles-ci se retrouvent – ou non – en périphérie. Signalons d'emblée que la définition des qualités qui caractérisent les espaces marchables pâtit d'un biais lié au contexte initial de l'émergence des espaces publics en tant qu'objet d'étude. En effet la majorité des recherches sur la marche, historiques aussi bien que contemporaines, se sont focalisées sur des espaces publics centraux. Ces recherches nous disent que pour être marchable, un espace public doit être facilement accessible, connecté spatialement et temporellement aux autres réalités urbaines, lisible et attractif (Bassand, 2001 ; Hillman, 2001).

Toutes ces qualités qui paraissent aller de soi lorsque l'on se trouve dans un espace public central se font rares dans des secteurs périphériques diffus. Les espaces publics y ont tendance à être d'une autre espèce, aux centralités moins affirmées et aux fonctions plus confidentielles. Les aménagements y sont non pas de l'ordre du monumental, mais plutôt du trivial. Les paysages y sont le plus souvent des paysages ordinaires, rarement mis en valeur (Dewarrat et al., 2003). Les repères y sont implicites, en général impossibles à déceler pour quelqu'un qui n'est pas du crû. Il suffit de tenter de fournir des directions à quelqu'un qui cherche son chemin pour être confronté à cette absence de repères (Michon et Denis, 2001), de prises – les *affordances* au sens Gibsonien (1977, 1979) – potentiellement appropriables par quelqu'un non familier avec les lieux. Nous reviendrons sur les stratégies de repérage et d'orientation au sein du mouvement II.

Nous insisterons pour notre part sur la nécessité de moduler les qualités de l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007 ; Toussaint et Zimmermann, 2001) pour qu'elles puissent décrire les nouvelles « espèces d'espaces », pour reprendre le titre de l'ouvrage éponyme de Georges Perec (1974), que nous voyons aujourd'hui émerger un peu partout dans ce qu'il était convenu d'appeler jusqu'à il y a peu la périphérie.

Si la notion même de périphérie est aujourd'hui remise en question par nombre de chercheurs, dont nous sommes (Da Cunha, 2009, 2010 ; Lavadinho 2009a ; Lavadinho et Lensel, 2010a), nous continuons ici d'utiliser ce terme par commodité, car il nous permet, faute d'une meilleure expression, de glisser notre curseur sur les territoires excentrés que veut notre analyse des conditions de marchabilité observables à l'échelle d'une agglomération. Cependant, nous avons déjà souligné à plusieurs reprises dans nos

précédents travaux (Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b) combien cette distinction entre centre et périphérie nous paraît obsolète aujourd'hui, eu égard à la tournure que prend le développement urbain de ce début de millénaire sous la pression conjointe de la métropolisation et de la société en réseaux telle qu'elle a été mise en évidence par Manuel Castells dans son ouvrage éponyme (1999 (éd. orig. angl. 1996)). A l'instar de Michel Lussault (Lussault et Lévy, 2003), les géographes sont désormais nombreux à confirmer par leurs récentes analyses le caractère obsolète du clivage centre/périphérie. En rupture avec des systèmes d'organisation basés sur le dualisme centre-périphérie, les agglomérations urbaines tendent à s'organiser autour de nouvelles polarités – les *edge cities* de Joel Garreau (1991), les *edgeless cities* de Robert Lang (2002), des centres de banlieue, des centres commerciaux, des centres multiplexes, etc. – dessinant de nouvelles figures de la centralité. Celles-ci ont été identifiées notamment par les travaux de Tony Champion (2001) sur la recomposition polycentrique des territoires et les travaux du CERTU (1999, 2003) sur les *centralités dans la ville en mutation*, d'après le titre de leur ouvrage éponyme de 2003 (Da Cunha, 2010, p. 6).

Aujourd'hui, le problème ne réside pas tant dans l'appréhension de cette problématique par les chercheurs mais plutôt dans le fait que, malgré les nouveaux positionnements de la recherche au sujet de ce qui fait centralité aujourd'hui, élus, aménageurs et opérateurs de mobilité continuent, dans leur grande majorité, à être guidés, pour l'organisation de leurs opérations de terrain, par cette distinction artificielle entre centre/périphérie. Elle nous semble pourtant être devenue inopérante pour décrire les réalités sociales et spatiales à l'œuvre aujourd'hui dans nos métropoles (Bassand, 2007 ; Dureau, 2000, 2009 ; Da Cunha, 2009, 2010)).

Que veut dire dès lors marcher en périphérie ? S'agit-il de contempler la monoculture des champs de betteraves ou existe-t-il une place pour une culture de la marche riche en environnements, en événements, en échanges ? Si nous y regardons d'assez près et que nous acceptons de remettre en question certaines catégorisations qui enferment la notion de centralité dans sa définition classique (Bonetti, 1964), nous pouvons accepter qu'une centralité d'un nouveau genre puisse éclore dans des espaces périphériques. Nous reviendrons sur la notion de « centralité périphérique » (Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b, 2011) au sein du mouvement III. Cependant nous pouvons d'ores et déjà avancer que la présence de centralités périphériques et l'enjeu de leurs accessibilités sont au cœur de notre vision de la marchabilité au sein des grands territoires. Si la terrasse du « McDo » de la ZAC ou le parking du « Super U » de la Cité peuvent être envisagés comme une nouvelle sorte de parc urbain ou de place de proximité, alors oui, il peut y avoir de la marchabilité et même de l'urbanité porteuse de rencontres (Lavadinho et Lévy, 2010) dans ces tissus périphériques habituellement pensés et vécus comme diffus et peu propices aux sociabilités qui caractérisent l'urbanité.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 1 - Illustrations de centralités périphériques à Noisy-Champs, dans la banlieue parisienne. Cette étude de terrain a mis en évidence le fait que des centralités « classiques », comme la mairie ou la place de jeux, n'assurent pas leur fonction de rassemblement et de rencontre au sein de la Cité. En revanche, le MacDo, avec ses jardins soignés et sa terrasse ensoleillée, est très fréquenté par les autochtones, comme en témoigne la largeur du raccourci qui trace sur le sol la ligne de désir qui offre l'accès à cette centralité d'une autre espèce. Ces aménagements posent en filigrane la question de la privatisation de l'espace public.
Source : Lavadinho et Lévy (2010). *Marcher avec les transports et la ville*, rapport prospectif RATP n°160.

METHODES

La méthodologie peut seulement nous apporter une compréhension réflexive des moyens qui ont démontré leur valeur pratique en les élevant à un niveau de conscience explicite : ce n'est pas plus une condition nécessaire à un travail intellectuel fécond que la connaissance de l'anatomie n'est nécessaire pour marcher « correctement ».

Max Weber

INTRODUCTION

Avant d'expliciter les méthodes que nous avons utilisé au cours des travaux de terrain qui ont alimenté ce travail de thèse, nous passerons brièvement en revue les principaux courants méthodologiques utilisés en sciences humaines et sociales pour appréhender la marche urbaine dans son contexte. D'emblée une distinction s'impose par rapport aux méthodes d'analyse quantitative généralement utilisées en sciences du sport, en physiologie, en médecine et en psychologie, qui recueillent des données quant aux les pratiques individuelles ayant trait à la marche sous une forme décontextualisée par le biais de mesures physiologiques et de questionnaires standardisés (par exemple l'IPAQ ou le NEWS, reconnus comme les standards internationaux en la matière). *A contrario*, les méthodes prônées en sciences humaines et sociales insistent sur la nécessité de collecter de données contextualisées, le plus souvent obtenues *in situ* par l'observation directe des pratiques, ou encore par le biais d'entretiens qui recueillent les discours sur ces pratiques. Ces derniers peuvent être réalisés également *in situ* ou bien à domicile, mais demandent dans ce dernier cas à être validés par leur confrontation aux données réellement observables sur le terrain. Prêter attention aux contextes de la marche veut dire ici qu'il ne s'agit pas seulement de saisir le sujet marchant, mais aussi de capter les différentes composantes de son environnement physique et social. Mais selon les disciplines et les filiations méthodologiques, les manières de saisir les piétons, leurs comportements et leurs motivations peuvent varier considérablement. Les méthodes de terrain, nous dit Becker, sont aussi nombreuses que les situations qui posent question aux chercheurs. Chaque circonstance demande ses propres techniques, adaptées aux contingences du cas (Becker in Peneff, 2009, p. 7).

Ci-après nous décrirons les fondements méthodologiques sur lesquels nous nous sommes appuyés plus particulièrement : d'une part, le recours à l'analyse de données statistiques en provenance de microrecensements transports, et d'autre part, l'observation participante et l'étude des interactions au sein des espaces publics, tant des passants entre eux qu'entre les passants et l'environnement construit qui les accueille.

MESURER LA MARCHÉ URBAINE : DU QUANTITATIF AU QUALITATIF

N'est-il pas réellement bien extraordinaire de voir, que, depuis le temps où l'homme marche, personne ne se soit demandé pourquoi il marche, comment il marche, s'il marche, s'il peut mieux marcher, ce qu'il fait en marchant, s'il n'y aurait pas moyen d'imposer, de changer, d'analyser sa marche : questions qui tiennent à tous les systèmes philosophiques, psychologiques et politiques dont s'est occupé le monde.

Honoré de Balzac

A l'instar de ce qui se passe pour l'étude d'autres réalités sociales, deux écoles de pensée structurent le champ des recherches consacré à la marche en sciences sociales, déterminant à leur tour les outils d'analyse les plus pertinents pour déconstruire le phénomène en des séquences saisissables qui permettent d'en appréhender le sens. La première école pose qu'il faut travailler sur la base de données quantitatives susceptibles d'être traitées statistiquement et de donner lieu à des résultats fondés sur des probabilités. Elle procède tantôt par comptages et suivis de trajectoires (*tracking*), tantôt par échantillons de sujets, de questionnaires et parfois d'entretiens, d'autant plus courts et directifs que l'échantillon de sujets interrogés est plus important. La seconde école estime qu'il est préférable de travailler en profondeur, de manière dite qualitative, sur la base d'un nombre restreint de sujets. Le plus souvent, le chercheur procède alors par une immersion prolongée sur le terrain, ayant recours à diverses méthodes d'observation, dont l'observation participante, sur laquelle nous reviendrons plus loin dans ce chapitre. Le chercheur prête également une attention soutenue aux sujets en tant qu'acteurs et approfondit souvent ses recherches *in situ* par des entretiens approfondis et le recours à l'analyse de diverses sources documentaires (des cartes, des dessins, des photos). Les outils audio-visuels sont utilisés par l'une ou l'autre école, avec des intensités variant d'un chercheur à l'autre, bien que ces outils aient tendance à accompagner de manière plus récurrente les méthodes qualitatives. Pour notre part, nous avons eu recours systématiquement à des recueils de données audiovisuelles, sous la forme de photographies et vidéos. Nous y reviendrons plus en détail ci-après au chapitre dédié au corpus.

Au gré de nos mandats de recherche successifs, nous avons pu développer une familiarité avec ces deux écoles méthodologiques, et procéder autant par passation de questionnaires standardisés auprès de larges échantillons que d'entretiens semi-directifs auprès d'échantillons plus confidentiels. Les démarches *in situ* que nous avons pu employer au cours de nos recherches incluent quant à elles les micro-trottoirs auprès des passants et l'observation participante. Cette dernière reste notre méthode préférée pour appréhender la marche « en train de se faire »⁵. Elle permet de focaliser l'attention sur les comportements tels qu'ils se donnent à voir dans leur immédiateté, et non sur des comptes-rendus de ces comportements,

⁵ Pour reprendre l'heureuse terminologie employée par l'équipe du CRESSON au cours du travail de terrain qui alimentait le projet de recherche « Villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme » (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

dont la mise à distance par la parole est inévitable. Ceux-ci apportent certes une compréhension étendue des contextes de l'action, mais ils échouent souvent à retranscrire fidèlement ce qui a cours au sein de l'espace public. Observer les usages et surtout les détournements des espaces publics ne se fait jamais aussi bien que par la confrontation directe au réel.

Les méthodologies d'analyse employées dans ce travail

Pour appréhender les terrains dans le cadre de ce travail de thèse nous avons pris le parti de combiner les approches quantitatives et qualitatives. Ces deux manières d'appréhender le phénomène du renouveau de la marche urbaine nous ont semblé complémentaires, raison pour laquelle nous avons opté pour leur combinaison, plutôt inhabituelle au sein d'un même travail de recherche. Il nous semble réducteur de ne faire appel qu'à l'une ou à l'autre alors qu'elles peuvent s'enrichir mutuellement. Nous suivons ici Aaron Cicourel, pour qui « une bonne étude de cas est multidimensionnelle. Elle ne s'enferme pas dans les faux dilemmes du type sociologie qualitative ou quantitative » (Cicourel in Cefaï, 2003, p. 391). Marc Augé et Jean-Paul Colleyn prolongent cette perspective non-duelle lorsqu'ils soulignent qu'opposer les démarches inductives et déductives, c'est ouvrir une mauvaise querelle : « l'anthropologue fait évidemment usage de l'une et de l'autre. Il s'immerge dans une réalité locale, observe, participe, décrit, enregistre, filme, etc., jusqu'à ce que se dégage un modèle (c'est l'approche inductive) ; mais il teste aussi constamment des hypothèses théoriques en les corroborant ou en les infirmant par l'observation des faits. » (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 109).

Pour Daniel Cefaï, les approches multi-méthodes sont aujourd'hui à nouveau à l'honneur, après une nécessaire période d'émancipation des méthodes qualitatives face à la prédominance quasi exclusive des méthodes quantitatives pendant les décennies précédentes. Le plaidoyer en faveur des approches multi-méthodes fait valoir que l'enquête qualitative n'est pas incompatible avec le recours à des méthodes quantitatives (Hammersley, 1986 ; Peneff, 1995, cités par Cefaï, 2003, p. 599). Cefaï fait remarquer que les données des recensements ont été, dès les débuts de la sociologie de la 1^{ère} partie du XX^e siècle, une matière première de choix pour les chercheurs de la première Ecole de Chicago⁶, qui articulaient ces données aux histoires de vie et aux documents personnels pour composer des « artefacts de probation » (Cefaï, 2003, pp. 599-600).

Au niveau méthodologique, ce travail de thèse repose donc sur l'analyse de données quantitatives provenant de sources statistiques officielles (pour l'essentiel de microrecensements transports) et de données qualitatives récoltées au gré de nos observations *in situ* :

- Au niveau quantitatif, nous nous sommes basés sur les données statistiques décrivant les pratiques de la marche, telles qu'elles sont repertoriées par les études officielles des collectivités

⁶ Pour en savoir plus sur les divers courants qui se sont succédés sous la dénomination de l'École de Chicago, nous renvoyons le lecteur aux ouvrages de Isaac Joseph et Yves Grafmeyer (2004), Jean-Michel Chapoulie (2001) et Alain Coulon (2007). Parmi les ouvrages fondateurs de la 1^{ère} École, nous pouvons mentionner *The Hobo*, publié par Nels Anderson en 1923, ainsi que *The City*, publié en 1925 par Ernest Burgess, Robert Park et Roderick Mac Kenzie.

locales de Lausanne, Genève et Bilbao, ainsi que les microrecensements sur la mobilité et les transports effectués par des instances gouvernementales aux échelons supérieurs (Canton de Vaud, Canton de Genève, Office Fédéral des Statistiques de la Confédération suisse, Département des Transports de la Communauté Autonome Basque).

- Au niveau qualitatif, nous avons effectué un travail d'observation multi-terrains. L'analyse des données porte ainsi sur nos propres comptes-rendus d'observation *in situ* de la marche « en train de se faire », composés pour l'essentiel de notes et de matériaux photographiques. Ces données d'observation ont été par la suite confrontées aux chiffres quantitatifs, pour en dégager les convergences. En d'autres termes, est-ce que les chiffres qui porteraient les pratiques mesurées sur de larges échantillons de la population corroborent bien les résultats de nos observations sur des échantillons de terrain plus restreints ? Telle est la question à laquelle nous voulons répondre en confrontant ces deux perspectives.

L'observation comme principale entrée pour appréhender le terrain

Il s'agit de regarder tout ce qu'on veut exprimer assez longtemps et avec assez d'attention pour en découvrir un aspect qui n'ait été vu et dit par personne.

Guy de Maupassant

Pour Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier (2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 7), observer est une pratique sociale avant d'être une méthode scientifique. Jean Peneff voit dans l'observation et l'expérience directe l'instrument des idées et des croyances que nous accumulons. Elles sont « la base de tous les apprentissages, le moteur de l'action et le façonnage de nos idées sur le monde, la source de nos habitudes pour agir et penser » (Peneff, 2009, p. 9). Pour cet auteur, l'observation constitue un moment fondamental du raisonnement géographique (Peneff, 2009, p. 34).

Il existe une longue tradition de recherche urbaine basée sur l'observation directe du milieu que l'on souhaite saisir. Cette observation porte sur les pratiques sociales qui s'y déploient, qu'elles soient gestuelles ou verbales, mais aussi sur le cadre et ses règles normatives, les ressources que les acteurs mobilisent dans leurs pratiques et le sens qu'ils leur attribuent (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, pp. 47-48). Certains de ces courants de recherche se sont consacrés plus spécifiquement à l'observation des interactions entre passants anonymes dans des lieux publics (Goffman, 1963 ; Jacobs, 1961 ; Karp, 1980 ; Lofland, 1989 et 1998 ; Duneier, 2001 ; cités par Cefaï, 2003, p. 494). Les praticiens du travail de terrain publient d'abord dans les années 50 des notes méthodologiques qui constituent un corpus d'articles de référence dispersés dans des revues. Par la suite, avec la montée dans les années 60 du champ des études urbaines au sein des universités américaines, ce corpus a été rassemblé dans des livres destinés à l'enseignement (Junker, 1960 ; Bensman et Stein, 1964 ; Habenstein, 1970 ; McCall et Simmons, 1969 ;

Filstead, 1970 ; Strauss et Glaser, 1967 ; Denzin, 1970 ; Becker, 1970 ; Lofland, 1971, cités par Cefaï, 2003, p. 505).

Parmi les méthodes qualitatives qui servent plus particulièrement à l'appréhension de la marche urbaine en tant qu'objet de recherche, citons en particulier celles qui présentent des affinités avec les outils méthodologiques que nous avons employés au cours de nos travaux de terrain : **l'approche narratologique et rhétorique** (Augoyard, 1979 ; Amphoux, 2001 ; Thibaud, 2001, 2008 ; Kerbrat-Orecchioni, 1994 ; De Certeau, 1990 (éd. orig. 1980)), **l'approche ethnométhodologique** (Turner (éd), 1974 ; Livingston, 1987, 2002 ; Sacks, 1989, 1992, 2002 ; Lee et Watson, 1993), **l'approche ethnographique** (Goffman, 1973a et 1973b ; Rothenbuler, 1998 ; Lofland, 1973 ; Wolff, 1973 ; Wolfinger, 1995), **l'approche phénoménologique** (Sansot, 1980, 1983, 1984, 1993, 1998, 2000 ; Réda 1985, 1988, 1990, 1997, 1998), **l'approche éthologique** (Cosnier 1984, 2001 ; Knapp et Hall, 2002), **l'approche par les cartes cognitives** (Lynch, 1960, 1972, 1984 (éd. orig. 1981) ; Bailly, 1991 in Bailly et al., (1991, éd. orig. 1984), 1995). Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud (2001) en font une synthèse très complète dans leur ouvrage *L'espace urbain en méthodes*. Jean-Paul Thibaud (2002) présente par ailleurs les traditions de recherche anglo-saxonnes dans son ouvrage *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*. Daniel Cefaï (2003) complète ce panorama des méthodes anglo-saxonnes avec un ouvrage très détaillé, *L'enquête de terrain*. Pour une vision rétrospective de la tradition de terrain française, les articles de Jean-Michel Chapoulie (2000a et 2000b) constituent une référence incontournable.

Cet engouement pour l'observation appelle cependant aux yeux d'Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier une double défiance : « d'abord face à un empirisme naïf, qui supposerait que le réel se « donne » à voir ; il faut aussi se défier d'un empirisme feint qui afficherait des observations diffuses servant de façade à un essayisme subjectiviste » (Arborio et Fournier, 2010 (1^{ère} éd. 1999), p. 8). Contre ces écueils, Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier préconisent de réfléchir aux conditions d'une observation « armée », qui consisterait en l'exercice d'une attention soutenue pour considérer un ensemble circonscrit de faits, d'objets, de pratiques dans l'intention d'en tirer des constats : ressemblance ou différence, régularité ou variation, permettent ainsi de faire émerger des aspects de la réalité qui autrement échapperaient au chercheur. Ce n'est qu'à cette condition que l'observation peut servir à contrôler l'intelligibilité des données quantifiées. L'observation constitue également un moyen de résister aux constructions discursives des interviewés, en permettant de s'assurer de la réalité des pratiques évoquées en entretien (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, pp. 8-9).

Dans la préface à l'ouvrage de Jean Peneff (2009) *Le goût de l'observation*, Becker fait l'apologie d'un travail de terrain qui saurait privilégier le frottement au réel comme clé d'entrée méthodologique et analytique : « Les sociologues écrivent comme si les méthodes sociologiques étaient appliquées dans une sorte de vide social dans lequel les contraintes ordinaires de la vie quotidienne disparaîtraient. (...) Ces méthodes ne donnent pas assez d'importance aux éléments de la situation qui caractérisent le travail de

terrain, pas assez de place aux facteurs qui ne relèvent pas directement de la logique de recherche. Ils ne voient pas que le travail de terrain trouve une concrétisation dans le monde réel, que ce dernier affecte constamment ce que nous faisons, la manière dont nous le faisons et ce à quoi nous aboutissons » (Becker in Peneff, 2009, pp. 5-6).

Pour Henri Peretz, l'observation mêle trois comportements indissociables : une forme d'interaction sociale avec le milieu étudié due à la présence de l'observateur sur les lieux, les activités d'observation proprement dites et un enregistrement des données observées (Henri Peretz, 2007, p. 47). Leonard Schatzman et Anselm Strauss (1972) distinguent quant à eux trois positions différentes que peut adopter l'observateur : rester toujours à la même place afin de recueillir des données comparables ; adopter des positions différentes afin de voir la diversité des situations ; ou, enfin, ne plus prendre les lieux comme point fixe, mais les personnes (Henri Peretz, 2007, p. 77). C'est notamment le principe adopté par la méthode de *tracking* développée par Don Zimmerman (Zimmermann, *Fieldwork as a qualitative method*, communication personnelle non publiée et non datée, citée par Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), pp. 83-85), qui cherche à observer le plus grand nombre de situations possibles au cours de la recherche sur le terrain. Le tracking cherche à voir ce que les acteurs en situation voient. Cette stratégie de recherche s'appuie sur la notion que « la vie sociale est méthodiquement accomplie par les membres ». C'est dans ces accomplissements que résident les propriétés des faits sociaux de la vie quotidienne, ce que Zimmermann décrit comme le caractère « répétitif, routinier, standardisé, transpersonnel et trans-situationnel des modèles de l'activité sociale du point de vue du membre » (Zimmermann, *Fieldwork as a qualitative method*, communication personnelle non publiée et non datée, citée par Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), p. 86).

L'observation participante et l'engagement du chercheur dans son rôle

Quand l'ethnologue s'en va, ni lui, ni ceux avec lesquels il a vécu ne sont plus tout à fait les mêmes. Le métier d'ethnologue n'est pas de simple observation ; il a une dimension expérimentale. L'ethnologue n'est pas simplement un observateur de l'histoire. Il en est un acteur, même si c'est à son corps défendant.

Marc Augé

La spécificité du travail de terrain comme méthode d'enquête en sciences sociales réside dans l'implication du chercheur sur son site d'enquête (Agar, 1980 ; Burgess, 1982, 1984 ; Emerson (Ed), 1983 ; Hammersley et Atkinson, 1983 ; Ellen et al., 1984, cités par Cefaï, 2003, p. 544). Le mode de présence du chercheur sur le terrain peut varier en fonction du degré d'engagement de sa participation en tant qu'acteur social. L'observation participante (Lohman, 1937 ; Kluckhohn, 1940) est le terme qui désigne l'engagement du chercheur dans un rôle social lorsqu'il entre sur le terrain (Peretz, 2007, p. 49). L'observation participante est ainsi rendue singulière par la pratique de l'immersion qu'elle suscite. Cette

immersion questionne ce qui va de soi (*taken for granted*). La présence même du chercheur est remise en question comme n'allant pas de soi (Cicourel in Céfai, 2003, p. 380). La richesse de cette méthode découle précisément du fait que c'est en se mettant en porte-à-faux avec lui-même que le sociologue incorpore des savoirs sur la situation observée (Peneff, 2009, p. 10).

Buford Junker distingue quatre formes d'observation participante en rapport avec le degré d'implication dans le rôle pour les sociologues enquêtant sur le terrain. Ces rôles oscillent entre deux extrêmes, celui du pur participant (*complete participant*) et celui du pur observateur (*complete observer*), où ce dernier joue un rôle formel de type expérimental. Le rôle de pur observateur exclut toute interaction sociale de l'enquêteur de terrain avec des informateurs. L'enquêteur tente ici d'observer des gens sans qu'ils lui prêtent attention, du fait qu'ils ne savent pas qu'il les observe et qu'ils lui servent d'informateurs (Gold in Céfai, 2003, pp. 346-347). Entre ces deux pôles de la typologie, Junker repère, plus proche du premier, la posture du participant-comme-observateur (*participant-as-observer*) et, plus proche du second, la posture de l'observateur-comme-participant (*observer-as-participant*). Aussi appelée observation à découvert, cette posture recouvre les situations où l'observateur participe et où ses activités sont rendues publiques dès le départ (Gold in Céfai, 2003, p. 340 ; Peneff, 2009, p. 203 ; Peretz, 2007, p. 50).

Pour saisir les pratiques de la marche telle qu'elle se déploie au sein des divers espaces publics qui ponctuent de leurs effets de centralité les grands territoires à l'échelle de nos bassins de vie fonctionnels, nous avons choisi d'adopter, parmi les diverses postures d'observation participante possibles, une posture proche de celle du participant-comme-observateur, où nous nous fondons dans la masse des passants anonymes et marchons avec eux. Il ne s'agit donc pas d'une posture d'observation pure où l'observateur resterait en retrait par rapport à l'action, mais d'une posture engagée avant tout dans l'action de marcher, à laquelle l'observation reste subordonnée. Pour Henri Peretz, les vastes groupes et les foules constituent des formes d'action collective qu'il est difficile de saisir et d'analyser par les méthodes habituelles des sciences sociales. L'observation reste pour cet auteur la méthode privilégiée pour tenter d'appréhender les formes d'organisation propres au rassemblement de voyageurs dans les gares ou de piétons dans les rues, car elle est seule à même de saisir les interactions entre les personnes, leur apparence (Jarrigeon in Thomas, 2010), leurs gestuelle, ainsi que d'identifier les unités qui composent les groupes. « Lorsque l'observateur se trouve mêlé à la foule (...) il découvre une certaine organisation, des figures et un rythme dans le déroulement de l'événement. Il appréhende ainsi les formes de contrôle qui régissent ces comportements publics et collectifs » (Henri Peretz, 2007, p. 24).

Nos questions de recherche se focaliseront essentiellement autour des conditions de marchabilité des espaces publics qui officient en tant que centralités structurantes des grands territoires. Il nous a semblé logique et pertinent d'éprouver dans notre chair ce que marcher veut dire en ces lieux ; sur tel terrain plutôt que tel autre, à tel moment de la journée plutôt que tel autre. Il s'agit d'une connaissance acquise corporellement. En effet, c'est en arpentant physiquement les terrains autant qu'en observant les pratiques que s'y déroulent que nous sommes informés de son degré de marchabilité.

Un engagement qui passe avant tout par le corps

La place du corps est capitale dans cette forme d'investigation, qu'il s'agisse du corps mis en scène dans des dynamiques d'interaction, du corps comme organe de matrices pragmatiques ou du corps comme mémoire réactivable de savoirs incorporés. Le corps percevant, agissant et parlant est donc pour Daniel Céfai le médium même de la compréhension (Céfai, 2003, p. 544). Les compétences corporelles du savoir-faire, du savoir-voir et du savoir-dire, sont impliquées au front dans le travail de compréhension *in situ*. Le corps comme organe de perception, de mouvement, et de dramatisation est le premier *medium* de l'enquête de terrain. C'est par lui que des expériences se font, que des confiances s'obtiennent, que des témoignages adviennent ; c'est lui qui observe et écoute, explore et mémorise. Son implication dans la dynamique des interactions et des conversations est la clef des activités de collecte et de contrôle des informations (Céfai in Céfai, 2003, p. 469).

Dodier et Baszanger (1997) soulignent pour leur part l'importance du cadre spatial. Pour ces auteurs, l'ethnographe aurait à faire à des systèmes de places *actancielles*, qui ouvrent à des répertoires d'opérations possibles en fonction des contraintes situationnelles (Dodier et Baszanger, 1997, cités par Céfai, 2003, p. 551). Jean Copans relève également l'importance de cette approche spatiale. Pour lui, l'espace est toujours social et culturel. Pour le chercheur sur son terrain, l'espace, à la fois contenant et contenu des observations, n'est pas donné *a priori*. L'observation des lieux, espaces, bâtiments, objets, voies de circulation et de rassemblement devient donc une obligation, car ces derniers sont « tout simplement le cadre de vie » et seule l'expérience de terrain peut le saisir de manière complète (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 79).

L'espace public, scène des interactions et des arrangements de visibilité mutuelle

L'hétérogénéité des populations urbaines et de leurs modes de vie posent aux chercheurs la question des formes d'ajustement à la vie publique en milieu urbain, des manières de se comprendre dans des sociétés complexes qui produisent de la proximité spatiale et de la densité relationnelle sans réduire pour autant des distances sociales (Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), p. 16). L'une des approches pour appréhender ces formes d'ajustement à la vie urbaine est l'ethnométhodologie, dont les principaux représentants sont Harold Garfinkel, Aaron Cicourel, Harvey Sacks, David Sudnow et Don Zimmerman. La posture de ce courant s'organise autour de l'idée selon laquelle nous sommes tous des « sociologues à l'état pratique », selon la belle formule de Alfred Schütz (1987 (éd. orig. 1962)). Selon cette approche, le réel est déjà décrit par les personnes qui le vivent. Le langage ordinaire dit la réalité sociale, la décrit et la constitue en même temps. L'ethnométhodologie ne fait autre chose qu'analyser les pratiques ordinaires « dans l'ici-et-maintenant toujours localisé des interactions » (Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), pp. 3-4).

Pour le courant de l'interactionnisme symbolique⁷, la connaissance sociologique nous est livrée dans l'expérience immédiate, dans les interactions de tous les jours. C'est à travers le sens que les acteurs assignent aux objets, aux situations, aux symboles qui les entourent, qui les acteurs fabriquent leur monde social (Augé et Colleyn, 2010 (1^{ère} éd. 2004) p. 8 ; Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), p. 11). L'interaction est définie ici comme « un ordre négocié, temporaire, fragile, qui doit être reconstruit en permanence afin d'interpréter le monde » (Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), p. 12). D'où la nécessité d'assurer la sociabilité au sein des espaces publics par les liens faibles qu'implique la simple coprésence. Ces liens peuvent être maintenus par ce que Goffman appelle les « ressources sûres » (*safe supplies*) : des civilités (entre autres la *weather talk*) dont toute personne dispose pour entamer et maintenir un échange poli (Goffman, 1988 (éd. orig. angl. 1953)), cité par Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), p. 18). Dans le premier chapitre, consacré aux civilités, de *Relations en public* (1973b) Goffman, à la suite de Simmel, construit les interactions comme actions réciproques (Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), p. 12). C'est également par la réciprocité des perspectives que Schütz (1987 (éd. orig. 1962)) explique comment des mondes expérientiels « privés », singuliers, peuvent être transcendés en un monde commun. « Les hommes n'ont jamais, en quoi que ce soit, des expériences identiques, mais ils supposent qu'elles sont identiques, font comme si elles étaient identiques, à toute fins pratiques » (Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), pp. 8-9).

C'est Simmel qui le premier renvoie les différentes formes concrètes de la sociabilité au principe de l'action *réciproque* (Simmel, 1981 (éd. orig. all. 1911), cité par Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), p. 20). Comme exemple de cette action réciproque, Simmel analyse l'échange de regards entre passants : « L'union et l'interaction entre individus sont fondées sur un échange de regards (...). Par le regard qui dévoile l'autre, nous nous dévoilons nous-mêmes. L'acte par lequel l'observateur cherche à connaître la personne qui l'observe est une reddition par laquelle il accepte d'être lui-même observé. L'œil ne peut pas prendre sans donner au même temps. Ce qui se produit dans cet échange de regards constitue la réciprocité la plus parfaite dans tout le champ des relations entre les hommes » (Simmel, 1981 (éd. orig. all. 1911), cité par Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), pp. 22-23).

David Sudnow (1972) se demande quant à lui comment traverser la rue sans se faire écraser, ce qui le conduit à développer toute une « sociologie du coup d'œil » sur les interactions entre conducteurs et piétons, a fin de décoder la situation et pouvoir ainsi déterminer leurs conduites réciproques (Sudnow, 1972, cité par Coulon, 2007 (1^{ère} éd. 1987), pp. 111-113).

Erving Goffman nomme « interactions en public non focalisées » ces interactions résultant de la simple coprésence de plusieurs individus dans des lieux publics. L'individu doit trouver un équilibre entre le fait de porter une attention raisonnable à la situation et à ses potentiels développements tout en manifestant une « inattention polie » (*civil inattention*) qui garantit l'anonymat. Le type d'engagement requis suppose

⁷ Pour un compte-rendu détaillé et très complet de ce courant, nous renvoyons le lecteur à l'ouvrage éponyme de David Le Breton (2008 (1^{ère} éd. 2004)).

donc de trouver « la manière d’être en public qui dise à la fois la courtoisie et l’indifférence » (Nizet et Rigaux, 2005, p. 45). La question de comment satisfaire aux conditions d’un engagement minimal mais suffisant revient de façon récurrente dans les recherches de Goffman, en particulier celles qui portent sur les relations en public (Winkin, 1998a, p. 26, cité par Nizet et Rigaux, 2005, p. 29). En transposant à l’espace public de la rue le principe de réciprocité à l’œuvre dans des échanges entre convives, l’étude des interactions, telle qu’elle est proposée par Goffman, interroge le fait même de la coprésence et de la visibilité mutuelle (Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998, p. 32). La circulation des passants peut ainsi être décrite comme une succession *d’arrangements de visibilité* tout à fait ritualisés. Par exemple, lorsque deux personnes sont en train de parler ou manifester d’une manière ou d’une autre quelles sont « ensemble », la règle veut qu’on évite de les déranger en passant entre elles et que l’on respecte ainsi un espace protégé de « co-orientation » (Lee and Watson, 1993, cité par Joseph, 2009 (1^{ère} éd. 1998), p. 36).

TERRAINS

C'est à la faveur du hasard, inespéré, que nous trouvons ce que nous cherchons, sans le savoir, et aussi longtemps qu'un endroit ne nous surprend pas nous ne pouvons prétendre le connaître. Marcher permet de se prémunir contre ces atteintes à l'intelligence, au corps, au paysage, fût-il urbain. Tout marcheur est un gardien qui veille pour protéger l'ineffable.

Rebecca Solnit

INTRODUCTION

La marche urbaine, de par son essence même de *res publica*, est éminemment observable. Cela ne la rend pas facile à décrypter pour autant, tant ses rythmes, ses modes et ses motivations sous-jacentes diffèrent, et tant les terrains sur lesquels elle se déploie divergent pour mieux l'accueillir. Daniel Céfai remarque ces mêmes limites à propos d'objet « ville » lui-même : s'il s'est, beaucoup mieux que d'autres objets, prêtée à des rapprochements et à des recroisements du type de ceux que nous avons ici employé entre micro-histoire, sociologie et anthropologie, la transposition des méthodes ethnographiques en ville ne va pas sans poser certains problèmes spécifiques. Ainsi pour Céfai, « le retrait des gens sur leur vie privée, l'anonymat de la plupart des pratiques, la médiatisation des relations sociales par les télécommunications, le compartimentage des différentes sphères d'activités rendent difficiles l'usage de l'observation directe (Céfai in Céfai, 2003, p. 483).

Pour nos travaux de terrain, nous avons choisi de procéder par une cadence en deux temps : des notions théoriques enrichissent la description de l'objet « marche » tel qu'il s'épanouit dans ses différents contextes ; dans un mouvement de reflux, ces contextes puisés dans l'univers de la pratique et des pratiques éclairent l'objet « marche » de leurs éclats de réel.

Pour Robert Emerson, la connaissance de première main des mondes des enquêtés et la « familiarité intime » avec le site d'enquête permettent de rassembler bien plus que des matériaux impressionnistes : elles engendrent des concepts théoriques (Emerson in Céfai, 2003, p. 418). Nous avons choisi comme cadre méthodologique celui de l'observation participante, mais nous avons en même temps développé une posture analytique forte qui fait appel à des concepts théoriques pour esquisser une lecture qui éclaire la marche « en train de se faire ». Comme fondements de cet éclairage théorique⁸ nous empruntons

⁸ Pour un approfondissement de ces aspects nous renvoyons le lecteur au chapitre suivant, qui traite du positionnement de notre cadre analytique au sein de ces courants de sciences sociales qui offrent un socle théorique aux interprétations du travail de terrain.

partiellement des références à Howard Becker et aux chercheurs affiliés au courant de la Grounded Theory, en particulier Barney Glaser, Anselm Strauss et Juliet Corbin.

Aller à la rencontre du terrain implique d'arpenter le site choisi jusqu'à le connaître intimement. C'était notre parti pris pour ce travail de thèse : ne commenter et n'analyser que les territoires que nous avons foulés de nos propres pieds. Car comment parler de marchabilité uniquement par ouï-dire ? Il nous paraissait en effet insuffisant de nous fier uniquement à des données secondaires (données statistiques, rapports techniques, ouvrages de référence). Nous y avons eu recours abondamment, bien entendu, pour compléter nos propos et pour enrichir tel ou tel aspect de l'analyse. Mais ce sont surtout les données émergeant du vécu du terrain qui se sont avérées de bout en bout déterminantes pour orienter nos réflexions.

Le lecteur peut également approfondir ces questions en se référant à deux articles de fond écrits par Jean-Michel Chapoulie à propos du travail de terrain (Chapoulie, 2000a et 2000b).

LE CHOIX DES TERRAINS : APPREHENDER LA MARCHÉ DANS SES MULTIPLES CONTEXTES

Les situations ayant fait l'objet de mesures d'observation correspondent à des pratiques de marche au sein de divers types d'espaces publics. Nous entendons ces espaces publics au sens large du terme, englobant tous les supports physiques qui servent aux urbains de lieux où marcher, y compris des lieux que d'aucuns pourraient considérer *a priori* comme non marchables. Toutefois, de la marche possible à la marche désirable, il y a un pas. Dans les tissus diffus de la périphérie, ce pas tient même plutôt du grand écart. C'est exactement cette distance qu'il nous intéresse de saisir.

Dans le mouvement II nous considérons diverses ambiances de marche en lien avec les échelles arpentées. Tout d'abord la **marche joyeuse**, celle qui s'épanouit dans la rue marchande ou habitante (Chaudoir, 2009), en traversant des places et des parcs ou en arpentant ces promenades linéaires le long de l'eau, de coulées de verdure ou de voies ferrées recouvertes devenues autant d'*agrafes urbaines* (Pech, 2009) entre des territoires auparavant peu marchables (Lavadinho, 2004 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lense, 2010a, 2011 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Mais aussi la **marche utilitaire**, qui emprunte des lieux-mouvements dévolus aux transports publics (les véhicules et leurs couloirs autant que les interfaces et leurs voies d'accès) (Lavadinho 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous prendrons en compte aussi la **marche découragée, voire prohibée** : celle des terrains plus ou moins vagues, des *lignes de désir* (Lavadinho, 2004 ; Lavadinho, 2006 ; Lavadinho et Abram, 2005 ; Lavadinho, 2008a) non exaucées, des barrières de toutes sortes (qui ne sont pas que physiques, loin s'en faut), des chemins qui ne mènent nulle part, des lieux où l'urbanité est faible, voire inexistante (Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Ces ambiances donnent lieu à autant de marches qui se révèlent préfiguratrices de comportements et de choix découlant de stratégies mobilitaires complexes. Il importe de mieux comprendre quelles sont les caractéristiques spatiales qui sous-tendent ces choix et ces stratégies, de manière à optimiser les relations des marcheurs avec les espaces dans lesquels se déroule leur mobilité quotidienne, qu'il s'agisse de déplacements pour le travail, les achats ou les loisirs.

Quels critères pour guider les choix des terrains ?

Quels contextes choisir dès lors ? Telle était la question qui nous a taraudé un certain temps, car ce choix forcément restreint et incomplet procède à la fois d'une justification objective qui poursuit des critères bien définis et d'un sentiment d'adéquation plus subjectif qui prend place peu à peu lors de l'observation et fait que « l'on s'installe » en quelque sorte sur le terrain.

Choisir un terrain est peut-être pour l'anthropologue, le géographe ou le sociologue urbain un abus de langage. C'est le terrain, plutôt, qui vous choisit. Il vous prend aux yeux et ne vous lâche plus jusqu'à ce que vous ayez envie de revenir, et de revenir encore, apaiser votre soif. D'observer, de comprendre, mais surtout de vivre. Qu'est-ce qui fait que cet endroit est si marchable ? Pourquoi tant de personnes le

traversent sans relâche, pourquoi tant de personnes s'y rendent pour y rester, que ce soit pour seulement quelques minutes ou des heures d'affilée ? Vous ne savez pas pourquoi, mais le fait est que l'alchimie y est : le lieu attire bel et bien les passants, et la marche s'y montre dans ses plus beaux atours. Alors vous venez, et revenez encore, jusqu'à ce que le lieu commence à se dévoiler à vous qui passez aussi.

Cet apprivoisement d'un terrain prend du temps. Pour rester opérationnel par rapport à la méthodologie d'observation participante que nous avons employée, le périmètre de chacun de nos terrains d'étude a été volontairement restreint. Ainsi, et bien que dans chacune des agglomérations choisies un certain nombre de lieux se seraient prêtés avec succès à l'observation, nous nous sommes concentrés pour chacune sur l'étude approfondie de certains sites spécifiques qui nous semblaient significatifs à l'échelle de l'agglomération : hauts lieux de la vie urbaine, ils reflètent les rapports qui se nouent entre le marcheur et le contexte urbain qui l'entoure.

L'argumentaire en faveur d'un choix de périmètre restreint est bien établi dans la littérature sur les méthodes de recherche de terrain. Pour Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier, le choix d'un espace circonscrit est une étape de clarification nécessaire de l'objet d'enquête. C'est ce choix délibéré qui rend l'observation directe possible. A la faveur du terrain délimité, l'observation confronte le chercheur à un ensemble fini et convergent d'interactions (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 14) et évite qu'il se perde au sein d'une masse d'informations ingérable, telle celle générée par l'observation des systèmes urbains que l'on voudrait saisir dans leur globalité et leur extrême complexité. Le principe de prendre la partie pour le tout se révèle ici plus opératoire, pour autant qu'il incorpore bien entendu les réserves d'usage émises à propos de toute approche analytique de type réductionniste de la réalité urbaine. Une activité particulière, des pratiques ou un mode de vie commun permettent de délimiter un groupe à prendre pour objet d'étude (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 15). On ne peut observer directement qu'une situation limitée, une unité de lieux et d'actes significative par rapport à l'objet de recherche, facile d'accès à un regard extérieur et autorisant une présence prolongée (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 25).

Des terrains qui reflètent différentes échelles

Ne pas essayer trop vite de trouver une définition de la ville ; c'est beaucoup trop gros, on a toutes les chances de se tromper.

Georges Perec

Les concepts élaborés au fil de ce travail de thèse s'appuient essentiellement sur l'analyse de données primaires récoltées en ayant recours à la méthode de l'observation participante sur des terrains multi-sites au sein des agglomérations de Lausanne, Genève et Bilbao. En effet, la démultiplication des terrains est l'un des principes développés par Barney Glaser et Anselm Strauss (1967) pour asseoir le cadre

analytique de la *grounded theory* sur lequel nous avons choisi de nous appuyer. Cette question du choix délibéré de plusieurs sites différents qui rendent possibles une description et une analyse comparées (*multi-site ethnography*) est aujourd'hui à nouveau à l'ordre du jour (Marcus, 1998, cité par Cefaï, 2003, p. 578).

Le travail de terrain peut également s'exercer en fonction de plusieurs échelles (Bromberger, 1987 ; Bensa, 1995 ; Lepetit, 1993, cités par Cefaï, 2003, p. 573). Même s'il est souvent associé à une unité de lieu, le travail de terrain ne confine pas le chercheur dans le domaine des petites interactions entre acteurs ou avec des objets, il livre aussi des cartographies des pratiques sur de plus grandes échelles (Cefaï, 2003, p. 573). A l'échelle des grands territoires que nous traitons au sein du mouvement IV, nous avons pris le parti de focaliser nos analyses de la marchabilité sur trois cas d'étude principaux qui, à nos yeux, illustrent bien une démarche globale de promotion de la marche à toutes les échelles, y compris celle de l'agglomération :

- **Le cas de Lausanne**, où la requalification de la Plateforme du Flon nous servira à illustrer notre concept de cœur d'agglomération hybride, à la fois *agrafe urbaine* (Pech, 2009) liant les quartiers environnants auparavant séparés et *hub de vie* (Lavadinho, 2002, 2004, 2011c) liant la supercentralité de Lausanne à ses territoires périphériques ;
- **Le cas de Genève**, qui nous servira à rendre compte des synergies apportées par l'imbrication des démarches de planification et de projet à diverses échelles – Ville, Canton, Agglomération franco-valdo-genevoise. Nous consacrerons une attention particulière aux impulsions qui sont venues de la population via des initiatives populaires et les référendums ;
- **Le cas de Bilbao**, vaste projet urbain de régénération métropolitaine par les espaces publics, qui nous servira d'horizon idéaltypique à atteindre en ce qui concerne l'analyse des meilleures pratiques en termes de promotion de la marchabilité au sein des grands territoires.

En sus de ces terrains principaux qui illustrent notre hypothèse centrale, nous faisons également référence ponctuellement à d'autres terrains que nous avons eu l'occasion d'étudier pour illustrer un certain nombre de concepts qui structurent notre grille d'analyse.

Du fait de cette différenciation des terrains par leurs échelles, les données recueillies sont de deux ordres :

- **L'observation fine de la marche « en train de se faire » au sein d'espaces publics particuliers**, choisis en fonction des caractéristiques de leur aménagement. Ces observations ont été réalisées de manière récurrente, en revenant sur les mêmes lieux à des moments différents. Elles ont été circonscrites spatialement à des périmètres précis qui seront pour chaque cas d'étude détaillés à l'aide d'une cartographie spécifique. Elles ont également été délimitées temporellement, chaque série d'observations allant de quelques heures à quelques jours d'affilée. Enfin, elles obéissent à des protocoles d'observation définis en fonction de la grille de lecture élaborée pour guider la subséquente analyse des données. Ces cas d'étude « restreints » seront

présentés dans les mouvements II et III. Cette première série d'observations a pour but d'affiner notre lecture « micro » des comportements des marcheurs dans leur quotidien urbain et de mieux comprendre l'influence que peuvent avoir certains types d'aménagements sur les pratiques.

- **L'observation plus granulée à grande échelle sur de multiples terrains urbains**, combinés pour fournir une image d'ensemble de l'agglomération et de sa marchabilité. Les politiques d'aménagement urbain, qu'elles agissent sur des espaces centraux ou périphériques, et leur plus ou moins forte intégration au sein des réseaux de mobilité de l'agglomération y sont confrontées aux usages effectivement observés. Ces cas d'étude « élargis » sont présentés dans le mouvement IV. Cette deuxième série d'observations – qui se déploie tout d'abord à l'échelle de l'agglomération avec le cas de Lausanne, puis à l'échelle des grands territoires avec les cas de Genève et de Bilbao – compose une image plus complexe, construite à partir du croisement de diverses sources : de multiples observations portant à la fois sur les caractéristiques spatiales de centralités (tant centrales que périphériques) et sur les comportements de marche que s'y déploient. L'analyse porte aussi sur l'intégration de ces centralités au sein des réseaux qui composent les métriques pédestres à l'échelle de l'agglomération et l'identification des synergies qui en résultent, et enfin une montée en généralité permettant de dégager des corrélations entre la politique globale de la collectivité en faveur de la marche et les pratiques effectivement observées sur le terrain.

L'échelle des grands territoires est pour nous, plutôt qu'une simple unité observationnelle, un cadre fédérateur qui permet d'alimenter, en faisant converger nos multiples « forages » en divers temps et lieux de la ville, une vision globale des mesures que l'agglomération met en œuvre pour devenir marchable. Régler la focale sur l'échelle de l'agglomération permet également de ne pas considérer la marche comme un phénomène isolé, mais comme faisant partie intégrante des systèmes de mobilité de nos villes contemporaines (Lavadinho, 2009f, 2010i). Cette démarche holistique permet de réfléchir à l'échelle réelle des déplacements au sein de nos bassins de vie complexes, pour pouvoir mieux analyser les multiples façons dont la marche s'intègre à la chaîne globale de ces déplacements. Cela implique de considérer le fonctionnement de l'agglomération dans sa globalité, et non pas uniquement certaines poches plus ou moins marchables où peuvent se dérouler un certain nombre de nos activités urbaines. Prendre une telle échelle comme objet d'analyse se distingue de la majorité des approches habituellement pratiquées dans ce domaine de recherche, qui restent le plus souvent cantonnées à des échelles locales – la rue, le quartier. Nous estimons toutefois qu'elle est la plus pertinente pour dégager les synergies qui émergent de la convergence de multiples politiques urbaines réunies autour d'une vision forte de la ville marchable. Cette vision globale incorporant les stratégies décisionnelles des acteurs et la dimension des politiques de planification urbaine complétera utilement les observations fines des usages. Ces dernières seront quant à elles faites à l'échelle locale, puisque les observations des comportements des marcheurs urbains se déroulent toujours au sein d'espaces publics singuliers, et que tout terrain, pour être praticable, doit être circonscrit à des dimensions qui le rendent appréhendable et transcriptible de manière concrète.

LE TERRAIN, UNE REALITE FLOUE

Pour Jean Copans le terrain est une « réalité floue » (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 11), aussi difficile à définir qu'à étudier dans ses multiples nuances. S'il est convenu aujourd'hui qu'il n'y a pas d'ethnologie sans terrain, en un siècle la diversification des contextes, des lieux et des pratiques a suscité une multiplication des recherches de terrain qui rend d'autant plus difficile leur classification (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 12). Copans risque tout de même une typologie en avançant quatre figures pour décliner le terrain : un lieu, des pratiques et des comportements (à la fois sociaux et scientifiques), un objet de recherche et une tradition scientifique (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 14).

Rejoignant la notion de terrain flou de Jean Copans, Daniel Céfai insiste sur le fait que l'objet de l'enquête n'est pas clairement déterminé d'avance. Développer une réflexion sur le travail de terrain en général risque dès lors de masquer le caractère unique de chaque enquête de terrain, en ce qu'elle « doit s'agripper à des singularités, inventer des modes d'investigation *ad hoc*, découvrir ses thèmes en cours de cheminement ». C'est l'émergence de l'objet de recherche qui va finalement commander le choix des méthodes pour l'appréhender et la formulation des concepts et des hypothèses pour le comprendre. Il n'est donc pas rare que l'enquête bifurque et se porte « vers des objets qui n'étaient pas prévus au départ, en fonction des personnes rencontrées, d'opportunités de gisements inédits d'information ou d'obstacles à la réalisation des plans initiaux » (Céfai in Céfai, 2003, p. 497). Dans cette perspective, l'enquêteur doit se laisser travailler par son matériau : il doit « laisser flotter son attention » (Pétonnet, 1982, cité par Céfai, 2003, p. 523) et ne pas s'arrêter trop vite sur un registre de données, de façon à ne pas limiter son horizon de compréhension des données qu'il rencontre et qui l'interpellent (Céfai, 2003, p. 523). C'est à la faveur des séjours répétés sur le terrain qu'émerge peu à peu une familiarisation avec les lieux, les rythmes, les acteurs, les activités et les interactions observées. Il serait donc contreproductif de fixer à l'avance les indicateurs à prendre en compte. L'enquêteur doit plutôt s'aligner sur les indices de pertinence qui émergent du terrain au fil des observations. Le travail d'enquête travaille ainsi à restituer des profils, des lieux et des moments de la vie quotidienne. C'est en s'astreignant à cette discipline d'écoute du terrain, au sens de « laisser monter ce qui est là », que le chercheur apprend à reconnaître un sens inhérent aux activités et aux pratiques des acteurs tout en s'interdisant de trop vite « monter en généralité » pour saisir des logiques sociales ou des codes culturels (Céfai, 2003, p. 544).

LA RENCONTRE AVEC LE TERRAIN : UNE FAMILIARITE ACQUISE PAR ETAPES

La phase d'arrivée et d'installation fait déjà partie du travail de terrain. C'est prosaïquement la fin provisoire d'un voyage, le déballage des affaires d'une espèce de déménagement, l'installation dans un lieu de séjour et surtout de travail.

Jean Copans

Le travail de terrain qui a recours à l'observation peut être décomposé en un certain nombre de phases, depuis l'entrée sur le terrain jusqu'au moment où on le quitte, en passant par les temps de l'observation et de la prise de notes.

Avant même de faire son entrée sur le terrain, des choix en amont s'imposent, selon Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier (2010, 1^{ère} éd. 1999, pp. 27-34) :

1. construire l'objet d'étude ;
2. délimiter le terrain, qui doit être pertinent à la fois sur le plan social (il doit illustrer la question étudiée) et pratique (il doit être clairement délimité et accessible) ;
3. déterminer le choix du mode d'observation (à découvert ou incognito), qui va dépendre du degré d'adéquation entre le rôle d'observation et le rôle social que va occuper l'enquêteur ;
4. fixer la temporalité du séjour sur le terrain. Cette dernière est fonction du terrain retenu. Néanmoins le temps d'observation doit être dans la pratique assez long pour que le réel ait le temps de se présenter sous une figure diversifiée.

Jean Copans nomme pré-enquêtes ces démarches avant la rentrée sur le terrain proprement dite, qui cherchent à identifier le lieu idéal du terrain. Le premier retour sur le terrain qui sera *in fine* choisi se fonde alors sur une réalité circonscrite et préconstruite (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 28).

C'est au moment d'entrer sur le terrain que les choix faits en amont s'actualisent. Les marges de manœuvre ultérieures, la qualité et la forme du matériau recueilli sur le terrain en dépendent largement (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 35). Daniel Cefaï fait remarquer que l'enquêteur n'arrive jamais sur le terrain la tête vide. L'enquête ne surgit pas *ex nihilo*. Elle s'inscrit le plus souvent dans un domaine empirique et théorique à peu près balisé, où des architectures de connaissances ont déjà été bâties et validées, où des concepts sont avérés, des savoirs établis et des méthodes éprouvées. Pour Cefaï, il n'y a donc pas de tabula rasa dans l'enquête : « le sens d'une enquête se définit dans l'horizon des enquêtes qui l'ont précédée et dans celui des enquêtes auxquelles elle ouvre la voie » (Cefaï, 2003, pp. 596-597). C'est guidé par ce double horizon que le chercheur déploie un faisceau de questions initiales qui orientent son regard et cadrent le champ de ses investigations. Les notions de « théorie non systématique » et de « concept de sensibilisation » forgées par Blumer (1969) aident à saisir ce travail

d'orientation de l'attention, de précipitation d'idées nouvelles qui se fait dans la navette entre le cadre théorique et l'immersion empirique (Céfaï, 2003, p. 569). Anselm Strauss et Juliet Corbin soulignent également l'agenda préalable du chercheur : chaque chercheur entrerait ainsi sur le terrain avec des questions à poser, des lieux et des moments à observer. De façon à ne rien rater qui pourrait faire saillance, il est crucial que le chercheur analyse de manière non dirigée les premiers matériaux comme autant d'indices. Tous les sujets qui apparaissent porteurs d'une quelconque pertinence doivent être incorporés dans les séries suivantes d'observations. Cette façon de procéder séquentiellement et systématiquement permet de capter tous les aspects potentiellement significatifs d'un thème ou d'une topique sitôt qu'ils sont perçus (Strauss et Corbin in Céfaï, 2003, p. 366), et de ne pas en négliger. Cependant, Daniel Céfaï souligne que ce travail de séquentialisation est loin de procéder par des étapes figées. Le travail de terrain ne constitue pas un simple préalable empirique aux opérations intellectuelles qui suivraient. Au contraire, le va-et-vient est incessant entre l'observation immédiate, la compréhension pratique, l'investigation historique et l'analyse comparative. Le travail de terrain se fait donc dans la connexion entre tous ces éléments (Céfaï, 2003, p. 587), plutôt que leur succession.

Cette période d'entrée sur le terrain est généralement – et *a fortiori* pour nous qui étudions la marche – une période déambulatoire. Comme le fait habituellement le chercheur qui « débarque » sur son site d'exploration, nous avons consacré nos premiers séjours sur le terrain à aller simplement à la rencontre de ce qui se présente. Cela permet de prendre en quelque sorte « le pouls » du terrain. Se frotter littéralement à l'environnement construit, noter les typologies d'habitat, mesurer en un coup d'œil des distances, évaluer des temps de parcours, constater l'existence de lignes de désir (Lavadinho, 2008a), de détournements du mobilier urbain, suivre les diverses temporalités des activités qui sont pratiquées au sein du site observée, voilà quelques unes de ces activités de départ, qui se font chemin faisant, sans agenda planifié, mais plutôt au gré des hasards du terrain et des états d'esprit qui se succèdent : des rues et des places, du soleil et de l'ombre, de l'enthousiasme et de la fatigue de nos pas...

Ces premiers jours, le terrain se donne comme une *terra incognita* dont il s'agit de remplir les blancs. Cette cartographie restera bien entendu pour une grande part inachevée. Mais ces premiers jours sont ceux où « la volonté d'ubiquité de l'ethnologue » est la plus forte. Il observe et observe encore. « Puisque tout est nécessaire mais que tout ce déroule d'abord à l'improviste, il lui faut « faire flèche de tout bois » et recueillir tout ce dont il est le témoin ou même l'acteur involontaire » (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 25).

Un premier terrain peut en engager d'autres, des retours plus ou moins périodiques, qui enrichissent les données et permettent de les corriger (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 28). Nous avons fait cette expérience également au sein de nos divers terrains :

- **A Lausanne**, le fait de nous intéresser à la Plateforme du Flon en tant que centre névralgique de la mobilité de l'agglomération nous a automatiquement incités à ouvrir nos observations tant à la colonne vertébrale du M2 qui en structure l'axe fort nord-sud qu'à la percée vers l'Ouest

lausannois structurée par le M1.

- **A Genève**, les observations de sites comme Plan-les-Ouates ou le Pommier ont entraîné l'observation de sites qui y sont fonctionnellement liés comme La Praille ou Balexert.
- **A Bilbao**, le choix du site d'Ametzola nous a mené à nous intéresser aux autres stations créées dans le cadre de la construction de la *Variante Sur*. De même, le choix du site d'Abandoibarra comme exemple des opérations de revitalisation de la Ria nous a encouragé à nous intéresser à la manière dont cette question avait été traitée plus loin en périphérie, dans la commune de Barakaldo.

L'entrée sur le terrain s'est d'abord caractérisée pour nous par un sentiment de débordement. Tant de choses à voir, tant de choses à comprendre ; mais aussi tant de choses invisibles, tant de choses incompréhensibles, et qui vont le demeurer quoi que nous fassions pour les appréhender. Face à la masse de données, aux milliers de photos, de vidéos et de notes éparses sur le papier ou sur la mémoire de l'iPhone, nous ne pouvons que rester humble. Si la mémoire en restitue les lignes fortes, les transcriptions du matériau récolté ne feront jamais justice à la richesse de ce qui a pu être observé et pressenti sur le terrain. Pour Peneff, cette contrainte demande de développer une posture qui saurait pratiquer l'abstinence : « quand on a fait le choix d'un thème et d'un registre avant d'entrer sur un site, on sait qu'il existera toujours des points aveugles, des angles morts ; et il faut se résoudre à ne pas tout voir, tout noter et tout retraduire en analyse » (Peneff, 2009, p. 138).

Cette première phase est suivie par la phase d'intégration où l'observateur va se constituer une routine. Celle-ci n'est cependant pas exempte d'imprévus, voire de crises (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), pp. 37-39). A chaque étape de l'observation, et *a fortiori* de l'analyse, le terrain résiste. Lorsque sa compréhension semble acquise, bien souvent une nouvelle donnée arrive qui remet en question l'échafaudage analytique construit jusqu'alors. A chaque étape, il nous faudra donc savoir rester humble par rapport à la portée de nos analyses et leur généralisation.

Le monde résiste pourtant aux tentatives de le mettre en mots.

Michel Onfray

INTRODUCTION

Dans son ouvrage *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1975, p 12), Georges Perec s'attelle à décrire le vécu ordinaire de la place Saint-Sulpice, ce qu'il appelle « le reste : ce que l'on ne note généralement pas, ce qui ne se remarque pas, ce qui n'a pas d'importance : ce qui se passe quand il ne se passe rien, sinon du temps, des gens, des voitures, des nuages ». Nous avons été confrontés à ce même problème, qui touche tous les chercheurs qui s'aventurent sur les terrains de la vie ordinaire. Que saisir de cette quotidienneté, de cette extrême banalité qui compose nos faits et gestes de tous les jours ? Notre objet de recherche veut cerner la marche « en train de se faire ». Cela implique donc de saisir des corps en mouvement et d'identifier les stratégies des marcheurs face à des agencements matériels qui les contraignent ou qui les encouragent dans leur mouvement. Parmi les diverses sources de nos inspirations pour constituer ce corpus de données, citons en particulier les démarches méthodologiques développées par le laboratoire CRESSON de l'Ecole d'Architecture de Grenoble, qui se focalisent sur l'accompagnement de la marche « en train de se faire » et relèvent diverses « configurations spatio-sensibles » qui ont le potentiel de favoriser ou au contraire de contraindre la marche. Notre attention à certains effets induits par l'environnement construit n'aurait pas été la même sans avoir bénéficié au préalable d'une sensibilisation au caractère holistique de ces configurations spatio-sensibles : c'est *in fine* dans les synergies qui résultent de l'agencement particulier de plusieurs traits d'aménagement de l'environnement construit que nous trouvons les « forces » qui attirent ou au contraire font fuir les marcheurs. Le défi qui se pose alors est celui de comment enregistrer ces pratiques, comment en consigner un compte-rendu cohérent sur le papier ? Des dérives photographiques et un journal de bord ont été utilisés comme corpus primaires lors de notre travail de terrain. Des séquences photo et vidéo ont été employées pour mettre en relief certaines de ces pratiques qui nous apparaissaient comme signifiantes, notamment pour mieux distinguer celles liées au transit de celles liées au séjour au sein d'un espace public donné. Les séquences d'images qui illustrent les observations effectuées sur les terrains d'étude de Lausanne, Genève et Bilbao ont été sélectionnées en fonction de leur pertinence et de leur capacité à « monter en généralité » à partir des notions-clés théoriques développées aux mouvements II et III. Elles peuvent également servir, dans certains cas, à mettre en évidence certaines particularités des cas d'étude présentés.

ECRITURES : PRISE DE NOTES ET COMPTE-RENDU DU TERRAIN

Si le terrain est un montage de textes, il n'y a pas de doute que le texte doit être un démontage (une déconstruction-reconstruction) des terrains.

Jean Copans

Pour Jean Copans, l'ethnologue est avant tout un scribe. Carnet de notes, enregistrement sonore, journal de terrain : la première tâche de l'ethnologue, c'est d'enregistrer, de classer, de corrélérer, de comparer, de noter (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), pp. 58-59). Pour garder des traces du chemin parcouru, certes, mais aussi pour prendre le recul nécessaire qui lui permettra de relancer l'enquête dans de nouvelles directions, le cas échéant.

Michael Burawoy définit ainsi l'ethnographie comme « écriture sur le monde » (Burawoy in Cefaï, 2003, p. 427), un monde qui serait mis à découvert par l'observation participante et retranscrit par l'acte de coucher ces observations sur le papier. Le terrain ne relève cependant pas d'une fiction de genre littéraire : il résiste à cette mise en écriture et impose des éléments de vérité (Cefaï, 2003, p. 570).

La prise de notes en tant que telle n'a été thématisée que récemment (Sanjek (Ed), 1990 ; Emerson et al., 1995, cités par Cefaï, 2003, p. 593). Dans cette perspective, l'écriture *du* terrain, à distinguer de ce qu'on pourrait appeler l'écriture *de* terrain – notes, journaux et autres carnets de bord –, est aujourd'hui, aux yeux de Jean Copans, un élément intrinsèque de la définition du terrain et du projet anthropologique tout entier (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 32).

Pour Daniel Cefaï, c'est la prise de notes qui convertit une expérience vécue en données organisées dans un corpus (Cefaï, 2003, p. 594). Ainsi l'écriture de terrain devient pour Jean Copans une écriture active, en ce qu'elle enregistre et construit à la fois. Elle n'est donc pas un simple réceptacle de la réalité (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 86).

Copans relève également le retour de l'oralité par la médiation de l'écrit : « à une époque où les médias imposent avec force la présence de l'image et où la place de l'écrit et de l'imprimé semble remise en cause, l'oralité résiste bien, du moins sur le terrain et les recueils qu'en font les chercheurs ». Micro-trottoirs, interviews, discussions saisies au vol sont quelques uns de ces moyens par lesquels l'enquêteur cherche à rendre la parole entendue qui accompagne les pratiques. Il ne s'agit pas tant ici de l'oralité directe du quotidien, mais de l'oralité technicisée des téléphones portables, ordinateurs et autres iPods. Cet univers de la parole, nous dit Jean Copans, fait lui-même désormais l'objet de recherches sociologiques et anthropologiques, mais qui sont toujours médiatisées par l'écriture : « mais tout cet oral-là est rédigé et pensé, préparé par écrit » (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 57).

Nous pouvons distinguer divers types de notes, qui correspondent à autant d'états d'élaboration de ce matériau écrit. Stéphane Beaud et Florence Weber ont proposé de distinguer entre les notes portant sur

des faits observables et descriptibles et celles concernant le vécu du chercheur, « qui sont le baromètre de son rapport au terrain ». Il faut distinguer entre le carnet de bord « qui consigne les observations » et le journal de recherche « où s'élaborent les interprétations successives qui vont converger dans la construction de l'analyse finale » (Cefaï, 2003, p. 594). Quant à l'étape ultérieure du « journal d'après journal », celle-ci comprend davantage d'analyses explicites que les autres documents, notamment par des rapprochements de différentes scènes observées lors de la relecture et notés après coup. Le « journal d'après journal » est, pour Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier, plus qu'un simple enrichissement du journal de terrain. Il faut à ce stade laisser se mêler différents types de notes : des notes qui concernent les comptages des situations récurrentes, des chroniques des activités et des cartes repertoriant les déambulations, des notes repères et le journal de terrain proprement dit, matériau composite qui incorpore les notes descriptives, les notes personnelles, les notes prospectives et les notes d'analyse (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, pp. 52-53, 55-56, 59-60).

Le compte rendu d'observation qui émerge de la compilation de ces diverses écritures décrit une série d'événements, qui peuvent être aussi bien typiques que rares. Au demeurant, souligne Jean Peneff, le chercheur ne peut examiner tous les registres possibles : « nous sélectionnons le cas, qu'il soit exceptionnel ou récurrent, en fonction de l'intérêt que nous lui portons. Il y a beaucoup de déchets ; une scène peut être vue cent fois et ne rien donner en interprétations quand on ne parvient pas à l'associer à d'autres ou à l'intégrer dans une analyse globale. Une seule action vue peut au contraire faire saisir un processus entier » (Peneff, 2009, p. 138). Peneff voit dans l'évitement de la saisie *in vivo* une posture défensive qui provient « du manque d'habitude à traiter un matériau vivant, de la grande richesse factuelle des interactions, mais aussi de ce que ces événements, inextricables à première vue, ne conviennent pas à des analyses aboutissant à des typologies, à des logiques ou à des systèmes » (Peneff, 2009, p. 104).

Le travail de terrain devient ainsi, pour Michael Burawoy, une séquence d'expérimentations qui continuent jusqu'à ce que la théorie développée corresponde au monde étudié. C'est un processus d'approximations successives, qui peut, bien sûr, mal tourner, (Burawoy in Cefaï, 2003, p. 442), notamment lorsque ce qui est observé sur le terrain ne correspond pas aux attentes du chercheur ou infirme ses hypothèses de départ. Mais ce décalage entre les hypothèses à propos des situations et les faits observés peuvent également être vécus de manière salutaire. Il s'agit de l'« étonnement du chercheur », phénomène bien décrit en anthropologie (Arborio et Fournier, 2010, p. 51). La capacité d'étonnement du chercheur quant aux différences entre les systèmes de référence valant dans l'univers observé et dans le sien est notamment à l'origine de ces « observations surprenantes » dont Paul Lazarsfeld (1955, pp. 320-321) a montré l'intérêt pour faire des découvertes et pour suggérer des indicateurs originaux de variables générales, en soulignant la position favorable de l'étranger ou du nouveau venu pour les réaliser. En cultivant le décentrement, on peut garder le bénéfice de ses facultés d'étonnement même lorsqu'on porte son regard sur des mondes très proches du sien (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, pp. 65-66). Faire de l'étonnement une ressource prévient ainsi contre le danger d'identification (A. Farge, 1989, pp. 88-89).

qui consiste à « n'être attiré que par ce qui peut conforter ses hypothèses décidées à l'avance » ou ses préjugés (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 67). Pour Daniel Céfai, avoir un « regard éloigné », c'est convertir les pratiques familières en motif d'étonnement – l'*estrangement* de Montaigne – mais c'est aussi, à l'inverse, conquérir des routines et des savoirs familiers dans des mondes étrangers. Céfai voit dans la figure de l'homme marginal de Robert E. Park, inspirée de celle de l'étranger de Georg Simmel, le miroir de la condition de chercheur : « Il lui faut être capable de se mouvoir à la frontière de plusieurs mondes, de s'y immerger avec le plus grand naturel et d'avoir ce pouvoir de dénaturalisation qui est le propre de l'exilé ou du migrant, de vivre en perpétuel décalage à soi et aux autres et d'en faire une ressource de compréhension et de traduction » (Céfai in Céfai, 2003, p. 476).

IMAGES : SAISIR LA MARCHE EN « TRAIN DE SE FAIRE »

Vous ne faites pas une photographie intéressante en trouvant quelque chose d'intéressant à photographier. Vous faites une photographie intéressante après avoir trouvé un intérêt à quelque chose ; vous photographiez ce qui est devenu intéressant pour vous.

Philippe Perkis

David Le Breton, dans sa préface à l'ouvrage de Bernard Plossu (2010), dit avec justesse : « La photographie n'est pas une fenêtre sur le monde, un enregistrement, mais un regard, une manière de rendre visible le monde, et d'appeler à dévoiler ce qui n'avait jamais été vu ».

Pour Jean-Paul Colleyn, l'anthropologie visuelle regroupe trois types d'activités : l'enquête ethnographique fondée sur l'usage de techniques d'enregistrement audiovisuelles, l'usage des ces techniques comme mode d'écriture et de publication, et, finalement, l'étude de l'image au sens large (arts graphiques, photographies, films, vidéo), en tant qu'objet de recherche (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 67).

Les photographies prises dans un contexte documentaire « laissent ce qui est là être là ». Elles contiennent, à dessein, toutes sortes de détails qui se trouvaient dans le champ, même s'ils ne contribuent pas à une interprétation simple de ce qui est montré. Le travail décisif d'interprétation est laissé au spectateur. La question devient alors, selon Howard Becker, celle de comment savoir ce que nous sommes « censés retirer de cette image » ? La légende nous dit ce qui est important, elle fait ressortir ce à quoi nous devons faire attention, nous indique ce que nous pouvons négliger. Mais son absence ou son exigüité peuvent susciter des ambiguïtés lors de l'interprétation de l'image. Le montage constitue également une autre manière de véhiculer du sens. Chaque image révèle alors un lien avec ce qui la précède et ce qui la suit. Le sens émerge alors collectivement « dans et à travers la texture des liens qui se déploient – continuités, redoublements, renversements, points d'orgue et résolutions » (Trachtenberg, 1989, p. 259, cité par Becker, 2009 (éd. orig. angl. 2007), p. 53).

Le film et la vidéo excellent à montrer des lieux, des espaces, des témoignages, des prises de position, des attitudes, des postures, des interactions sociales, des fragments de vie. Cette mise en récit implique des découpages : selon les mots de Eisenstein, il s'agit d'un « montage intellectuel » (cité par Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 69).

En marge de l'écriture et pour l'alimenter, nous avons ainsi eu recours abondamment à ces autres techniques d'enregistrement des observations, pour l'essentiel des photos mais aussi des séquences vidéo, qui nous offraient une plus grande marge de manœuvre lorsqu'il s'agissait de rendre les ambiances, d'interagir avec les passants ou avec les « résidents » (entendus au sens des personnes qui « résident » à

demeure sur le site : tenanciers de bistrot ou de kiosque, habitués des terrasses, des parcs et des places de jeu, habitants au sens strict du terme, employés qui travaillent sur le site, commerçants, mendiants, etc.) de saisir au vol les aspects du lieu qui faisaient saillance, de suivre le déroulement d'une action ou d'une pratique spécifiques.

Jean-Paul Colleyn met cependant en garde contre toute velléité d'objectivation à partir de ces matériaux audiovisuels : « il ne s'agit pas là d'un médium « transparent », qui restitue les événements sans médiation. Les « effets de réel », pour reprendre l'expression de Roland Barthes, ne sont pas plus faciles à réussir au cinéma qu'en littérature. Dans les deux cas, nous avons affaire à un discours construit » (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 101). Jean Copans renforce cette mise en garde en insistant sur le fait que la photographie ou le film ne sont pas une simple reproduction brute de la réalité : « ils résultent, comme la prise de notes, d'une perception stratégique particulière ». De plus, leur matérialité ne va pas de soi. Ils méritent une analyse en tant que telle (Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 80). Copans défend ainsi une pratique photographique participante, telle qu'elle a pu être proposée par Christian Papinot (Papinot, 1992, cité par Copans, 2008, (1^{ère} éd. 1999), p. 81).

Il nous faut également souligner ici un autre danger, celui de pêcher par exhaustivité. La prise d'images est par nature pléthorique. Nous avons ainsi pour chaque site enregistré des milliers d'images et des dizaines de vidéos. Le défi est alors de pas se perdre dans ce foisonnement d'informations, et de savoir en extraire l'essentiel. Que veut dire telle ou telle image ? Que peut-elle apporter au propos général qui est tenu ?

Le parti que nous avons pris consiste à retenir des images idéaltypiques, qui illustrent les concepts retenus dans notre grille de lecture. Chaque image, tout en gardant sa singularité liée au contexte particulier du moment où elle a été prise, possède un caractère d'exemple. Elle vaut pour des dizaines d'images similaires, qui toutes convergent vers un faisceau d'indices cohérent illustrant telle stratégie piétonnière, telle pratique de l'espace public, telle interaction entre passants, telle appropriation ou tel détournement des éléments de l'environnement urbain. Les images peuvent également donner à voir des agencements matériels particuliers au sein desquels s'épanouissent les pratiques.

ANALYSE

L'ethnologue sait que son séjour, pour long qu'il soit éventuellement, n'aura de sens qu'au retour, lorsqu'il essaiera d'en rendre compte.

Marc Augé

INTRODUCTION

Après le travail d'immersion dans la situation qui capte les pratiques des acteurs à force de les partager du corps et du regard, le cheminement vers l'analyse exige de rompre avec cette proximité, avec le sentiment que la pratique va de soi, donc de rompre avec les systèmes de référence des acteurs qu'on a dû pénétrer pour en rendre compte (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 72). Car l'immersion dans le terrain implique nécessairement de s'y engluer. Pouvoir en faire sens implique donc tout aussi nécessairement de s'en extirper pour pouvoir en rendre compte. Le défi consiste alors à prendre assez de recul. Stéphane Beaud et Florence Weber posent à cet égard un certain nombre de questions : comment dégager son analyse des coordonnées spécifiques de son terrain ? A quels phénomènes de portée plus générale rapporter ses observations localisées ? Comment sortir du simple récit d'enquête pour viser non pas une personne « générique » mais la diversité des réalités sociales auxquelles son enquête lui a donné accès ? Beaud et Weber défendent une « ethnographie multi-intégrative » qui s'attache à décrire tout à la fois la complexité et l'imbrication des diverses appartenances collectives, les scènes sociales et les significations attribuées par les acteurs aux interactions qui se déroulent dans le cadre desdites scènes, et les histoires personnelles qui se construisent à la fois par les interactions avec des personnes et les appropriations des choses et des lieux (Beaud et Weber, 2010 (1^{ère} éd. 1997), pp. 293-294).

La démarche d'analyse est sous-tendue par une volonté de représenter la réalité sociale telle que nous avons tenté de la décrire au fil de nos observations de terrain. Il faut pourtant garder à l'esprit que la réalité n'est pas donnée, elle est construite par le chercheur. Les « faits » ou les « données » ne sont pas perçus comme des entités objectives, mais plutôt en termes de significations sociales attribuées par les acteurs sociaux – et parmi eux, l'enquêteur de terrain – en interaction les uns avec les autres. Raison pour laquelle les objets de la recherche sont à conceptualiser non comme des réalités observables mais comme des objets « construits », « subjectifs » ou « situés » (Emerson in Céfaï, 2003, p. 400). Face à cette incontournable subjectivité, le chercheur doit s'efforcer, pour Marc Augé et Jean-Paul Colley, de remettre en cause ses propres classifications, ses propres découpages de la réalité, afin de vérifier qu'il ne crée pas lui-même l'objet qu'il prétend étudier. Cet exercice de déconstruction invite le chercheur à multiplier les points de vue, sans jamais prétendre, d'ailleurs, embrasser la totalité de l'objet (Augé et

Colleyn, 2010, (1ère éd. 2004), p. 82). Howard Becker rejoint cette perspective en insistant sur le fait que toute représentation de la réalité sociale est nécessairement partielle : pour Becker, elle contient moins que ce qu'on expérimenterait ou qui serait disponible à l'interprétation si l'on se trouvait dans le cadre réel qu'elle représente. C'est après tout pour tirer parti des avantages de leur caractère réducteur que l'on fait des représentations : pour communiquer uniquement ce dont les utilisateurs ont besoin pour leurs propos. La fabrique des représentations passe selon Becker par quatre étapes : la sélection, la transcription, la mise en ordre des données et leur interprétation. Ce processus laisse de côté une part importante, pour ne pas dire la quasi-totalité, de la réalité. Cette incomplétude est la marque même d'une représentation (Becker, 2009 (éd. orig. angl. 2007), pp. 34-40). La représentation que nous pouvons proposer ici sera donc nécessairement tronquée, par nature incomplète. Pour être comprise, elle demande la coopération du lecteur (Becker, 2010, (1ère éd. 1988, éd. orig. angl. 1982), pp. 49-53). Cette compréhension va dépendre pour une grande part de l'outillage dont dispose ce dernier et du degré d'engagement qu'il mettra dans la lecture, puisque c'est celle-ci qui permet *in fine* à l'écriture d'advenir : sans ce geste collaboratif, l'écriture peut être couchée sur le papier, mais elle n'existe tout simplement pas. Tout chercheur, comme tout écrivain ou artiste au sens large, est un fabricant de représentations et en ce sens dépendant de la constellation d'acteurs qui fait vivre ses représentations. Becker souligne à cet égard la nécessité de convergence réciproque dans le regard porté sur la définition des représentations : « les fabricants de représentations ont beau faire, si les utilisateurs ne remplissent pas leur rôle, l'histoire n'est pas racontée, ou bien, elle n'est pas racontée comme les premiers l'avaient prévu » (Becker, 2009 (éd. orig. angl. 2007), p. 296).

LA GROUNDED THEORY

Barney Glaser et Anselm Strauss ont exploré les méthodes de terrain comme *procédures d'engendrement de théories*, tandis que pour leur part, Howard Becker et Jack Katz ont souligné la rigueur méthodologique du terrain du point de vue de l'inférence et de la preuve (Emerson in Céfai, 2003, p. 400). Si la forme de la *grounded theory* est restée la même depuis que ses principes ont été introduits par Barney Glaser et Anselm Strauss dans *The discovery of grounded theory* (1967), ses procédures méthodologiques, en revanche, n'ont cessé depuis d'être perfectionnées théoriquement et affinées empiriquement. La *grounded theory* se donne ainsi pour objectif, selon Anselm Strauss et Juliet Corbin, de produire un ensemble bien intégré de concepts qui émergent depuis les données recueillies sur des phénomènes sociaux (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 364). Dès lors, la *grounded theory* ne fait pas que découvrir des conditions pertinentes d'émergence des situations observées, mais montre également la façon dont les acteurs se meuvent dans des espaces-temps de contraintes et d'opportunités, en répondant à ces conditions en mouvement et aux conséquences de leurs actions. Le chercheur se donne alors pour mission de saisir le jeu de cette interaction (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 365).

Selon Robert Emerson, dans le cadre de la *grounded theory*, l'analyse commence par l'identification de classes conceptuelles et de leurs propriétés. Des propositions sont développées par le chercheur lorsqu'il commence à explorer les différents types de relations qui peuvent être établies entre ces classes de propriétés. Ces relations sont par la suite insérées dans des réseaux de relations toujours plus denses et organisées autour de « relations clefs », avant d'être finalement intégrées dans une théorie. La méthode des « comparaisons constantes » est au cœur de ces procédures analytiques (nous y reviendrons au paragraphe suivant) : l'enquêteur incorpore des différences et des variations qu'il a observées préalablement dans la théorie en progrès, et il se donne aussi les moyens de maximiser les chances de comparaison lorsqu'il fera d'autres observations ultérieurement. La stratégie de recherche consiste alors en une sorte d'« échantillonnage théorique », par lequel de nouvelles observations sont explicitement sélectionnées pour affiner de façon pertinente les distinctions analytiques effectuées par le chercheur. Ainsi, pour Emerson, plutôt que d'établir une relation entre un petit nombre de variables clefs, la *grounded theory* fait émerger de riches ensembles d'énoncés analytiques ; elle identifie et connecte entre elles une grande quantité de variables (Emerson in Céfai, 2003, p. 405).

Parmi les canons scientifiques auxquels doit obéir la *grounded theory*, mentionnons : la compatibilité entre théorie et observation, la pertinence, la consistance, la précision, la généralisabilité, la reproductibilité et la vérifiabilité (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 364). Chaque concept, qu'il soit engendré ou découvert dans le processus de recherche, est ainsi dans un premier temps toujours considéré comme provisoire. Il gagne sa légitimité théorique lorsqu'il est présent de façon *répétitive* dans les documents, les observations et les entretiens. C'est par ce processus itératif d'ancrage des concepts dans la réalité des données que la *grounded theory* gagne en congruence et assure la compatibilité entre théorie et observation (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 366).

Les théories ainsi élaborées ne peuvent se construire directement sur des « données brutes », des événements ou des activités tels qu'ils sont observés et racontés. C'est bien plutôt par leur saillance que des éléments de sens finissent par émerger (*incidents, events, happenings*) et peuvent être pris pour des indicateurs potentiels des phénomènes que l'on cherche à observer (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, pp. 366-367). Le processus d'échantillonnage qualitatif ne se fait donc pas à partir de catégories statistiques déterminées à l'avance ni de données empiriques particulières sur des individus ou des groupes. Il se fait plutôt en termes de concepts, de leurs propriétés et de leurs variations (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 368). C'est cette même posture que nous avons adoptée au cours de notre travail de terrain : travailler les observations saillantes et les organiser en séries autour de concepts-clefs qui font sens et contribuent à construire un cadre analytique global des pratiques de la marche au sein des espaces publics.

La visée finale est de construire une explication théorique en spécifiant des phénomènes à partir des conditions qui leurs donnent naissance, en montrant comment ces phénomènes se manifestent dans des actions et des interactions et en repérant les conséquences qui résultent de la réalisation de ces phénomènes. La consistance est atteinte si, une fois qu'un concept a conquis sa place dans une étude à travers la démonstration de sa relation avec le phénomène sous enquête, ses indicateurs se retrouvent dans toutes les observations (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 369). Nous avons pu constater à de multiples reprises que certaines des catégorisations saillantes que nous avons établies au cours de l'analyse d'un terrain se retrouvaient avec constance au fil des observations et pouvaient de surcroît être transposées sur nos autres terrains. Pour notre analyse, nous avons ainsi retenu 7 concepts dont la capacité de monter en généralité nous a paru suffisante pour mériter de rentrer dans notre grille de lecture. Nous détaillerons chacun de ces concepts à la fin de ce chapitre.

La comparaison comme levier de l'analyse

Notre méthodologie s'appuie sur une approche comparative qui procède par études de cas. Les études de cas connaissent un regain de succès depuis les années 1990, comment en témoignent un certain nombre d'ouvrages (Becker, 1992 ; Hamel et al., 1993 ; Gomm et Hammersley (Eds), 2000, cités par Céfai in Céfai, 2003, p. 511).

Procéder par des études de cas pose toujours la question du rapport entre concepts et singularités. La pensée par cas produit des intelligibilités qui, en traversant et reconfigurant horizontalement la collection de cas – c'est-à-dire en traitant sous une forme idéaltypique les traits pertinents d'une interprétation cohérente de leurs analogies – fait émerger par une montée en généralité leur pertinence sociologique (Becker et Ragin, 1992, cité par Passeron in Becker, 2004 (éd. orig. angl. 1986), p. XXI). L'enquête exige, pour Daniel Céfai, ce travail de formulation d'hypothèses directrices par de variations de grandeurs d'échelles de comparaison entre plusieurs sites et le retour sur des sites déjà visités, « sous peine de se réduire à un exercice de description idiographique et monographique » (Céfai in Céfai, 2003, pp. 465-615).

La méthode comparative (Glaser et Strauss, in Baszanger (Ed), 1992, cité par Cefaï, 2003, p. 603) fournit des exemples pour observer des comparaisons concomitantes, infirmer des conjectures, départager ce qui relève du local et du général. Elle permet, à travers le double jeu des ressemblances et des dissemblances, de construire des typologies. La méthode comparative permet ainsi de dégager « des traits génériques sur une série de cas » et d'ouvrir ainsi « un horizon de détermination catégorielle » dans lequel ces cas sont classés (Cefaï, 2003, pp. 602-603).

Dans le cadre de la *grounded theory*, si un événement est noté, il doit être comparé avec d'autres événements. Ce qui fait sa singularité et sa typicité ne se découpe que sur fond de repérage des similarités et des différences. Les concepts qui en résultent sont étiquetés comme tels, puis, à mesure que l'enquête progresse au fil des observations, ils sont comparés, rapprochés ou dissociés, décantés, pourrait-on dire. Comparer, regrouper, généraliser et tester : ces opérations préviennent la cristallisation de préjugés, en faisant peser un doute méthodologique sur les concepts déjà reconnus et en les mettant à l'épreuve de nouvelles données (Strauss et Corbin in Cefaï, 2003, p. 369). Ce n'est que face à des cas « atypiques » – négatifs et exceptionnels – que le cas « typique » se manifeste. Il peut alors être dissocié en constellations de types et de sous-types (Strauss et Corbin in Cefaï, 2003, p. 370).

Howard Becker met cependant en garde contre les dangers d'une généralisation abusive : « toute généralisation est provisoire. Dans toutes les régions des disciplines scientifiques, les gens découvrent que ce qu'ils pensaient est dépassé. C'est la nature de la science » (Becker, 2002 (éd. orig. angl. 1998), p. 11). Becker souligne sa méfiance vis-à-vis des théorisations sociologiques abstraites qu'il considère au mieux comme un mal nécessaire : « un outil qui risque de nous échapper et de nous entraîner dans des discours généralisants de plus en plus coupés de l'immersion quotidienne de la vie sociale qui fait l'essence de la recherche en sociologie » (Becker, 2002 (éd. orig. angl. 1998), p. 25).

Le codage et la constitution de la grille d'analyse

Une part importante de la recherche consiste dans le travail d'*engendrement de codes d'analyse*, qui sont ensuite testés par le retour des données à analyser. Parallèlement à des concepts et des catégories, des schémas analytiques émergent et doivent par conséquent, eux aussi, être mis à l'épreuve des matériaux disponibles (Strauss et Corbin in Cefaï, 2003, p. 371).

Pour Aaron Cicourel, l'enquête de terrain a trait « au sens contextuel des performances corporelles et discursives » sur les sites choisis pour l'observation. Ces performances observées indiquent les façons de sentir et de penser des acteurs ordinaires au cours de leurs activités et leurs interactions quotidiennes. Loin d'abolir cette dimension comme accessoire, c'est sur elle que va se fonder le travail de compréhension du chercheur (Cicourel in Cefaï, 2003, p. 382). Il s'agit ainsi pour Cicourel de partir du *codage des situations de la vie quotidienne* et de « rester indexé sur les connaissances et les routines pratiques des acteurs » (Cicourel in Cefaï, 2003, p. 386).

Le codage est donc l'opération analytique de base par laquelle des dispositifs de catégorisation, qui

s'appuient sur « le repérage d'une homogénéité de comportements » (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 76), vont permettre au chercheur de faire apparaître des procédés de cadrage des situations et de découvrir ainsi les modalités d'organisation des expériences et de configuration des actions qui y ont cours (Céfaï, 2003, p. 549).

Anselm Strauss et Juliet Corbin (Strauss et Corbin in Céfaï, 2003, pp. 372-375) distinguent trois phases majeures de codage :

1. **Le codage ouvert** : les événements, actions et interactions sont comparés les uns avec les autres en vue de dégager des similarités et des différences. Des étiquettes conceptuelles leur sont apposées, de façon à les regrouper en familles de catégories et de sous-catégories. Le codage ouvert stimule les questions génératives et comparatives, qui viennent étoffer le guide d'enquête du chercheur sur ses sites d'investigation.
2. **Le codage axial** : ici ce sont les relations entre les catégories qui sont avant tout explorées ainsi que leur pertinence en regard des données. Sitôt que l'enquêteur a conçu ce type de méta-catégories, il se met à scruter les données pour déterminer les conditions structurales qui donnent naissance à ce type de travail, les contextes spatio-temporels dans lesquels il est observable, les actions et les interactions dont il est l'occasion et les conséquences que son accomplissement engendre. L'alternance entre la collecte et l'analyse des données est indispensable à ce stade car, comme le soulignent Howard Becker et Blanche Geer (1960) le codage des données qualitatives n'est pas un codage exclusif, dans lequel un élément ne pourrait figurer que dans une seule catégorie. Au contraire, certains éléments peuvent relever de plusieurs catégories et avoir plusieurs significations (Peretz, 2007, p. 95). L'important dès lors, pour Henri Peretz, est d'identifier les régularités qui émergent des séquences comportementales observées (Peretz, 2007, p. 100). Celles-ci permettent de constituer un schème principal qui préside à l'interprétation du phénomène observé. Mais loin d'être rigide, ce schème interprétatif doit se nourrir des apports des autres situations observées : c'est ce que Peretz nomme la diversification du schème principal (Peretz, 2007, p. 101).
3. **Le codage sélectif** : le codage sélectif est le processus par lequel *toutes* les catégories sont unifiées autour de « catégories centrales » (*core*), tandis que les catégories qui requièrent davantage d'explications sont étoffées de détails descriptifs. Ce type de codage advient dans les phases finales de l'enquête. Autour de lui tournent toutes les actions et interactions. La question qui se pose alors est celle de comment expliquer les variations constatées entre les catégories. Généralement, la catégorie centrale fait saillance parmi les catégories déjà identifiées. Les autres catégories vont alors se ré-ordonner autour de la catégorie centrale, selon des rubriques qui concernent des conditions et des conséquences ainsi que des stratégies d'action ou d'interaction.

Le processus de codage que nous venons de décrire aboutit in fine à la constitution d'une grille de lecture qui permet de synthétiser les séries d'intuitions qui ont émergé tout au long du processus d'analyse et

surtout, de visualiser spatialement l'armature de catégories et de connections entre les phénomènes (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 376).

Les étapes de l'analyse

Pour Howard Becker, il est possible de tenter de donner une signification théorique à la recherche, pour autant que le chercheur reconnaisse qu'il n'en sait pas assez *a priori* sur le phénomène qu'il étudie pour y déceler d'emblée les problèmes et les hypothèses pertinents pour orienter l'analyse. En effet, recourir à une méthodologie d'observation participante implique que l'analyse procède sur un mode séquentiel, puisqu'elle est déjà largement entamée au cours de la collecte des données. Deux conséquences en découlent : d'une part, la collecte d'informations supplémentaires est orientée par ces analyses provisoires ; d'autre part, ces analyses préliminaires sont limitées en nature et en quantité par la situation de terrain, et il faut attendre que l'enquête soit terminée avant de risquer une analyse compréhensive, complète et définitive. Becker note ainsi que bien que l'observation participante puisse parfois servir à vérifier des hypothèses *a priori* et puisse être alors plus structurée dès le départ, ce n'est d'ordinaire pas le cas (Becker in Céfai, 2003, pp. 350-351).

Becker identifie dès lors quatre étapes qui structurent *chemin faisant* l'analyse de terrain. Les trois premières sont effectuées sur le terrain (Becker in Céfai, 2003, pp. 350-359), alors que la quatrième est engagée après la phase d'observation (Becker in Céfai, 2003, pp. 359-361) :

1. **La sélection et la détermination des problèmes, des concepts et des indices.** A partir d'une première série d'observations sur le terrain, le chercheur commence à échauffer un modèle théorique pour rendre compte de ces premiers phénomènes observés, pour l'affiner ensuite à la lumière de ses ultérieures découvertes. C'est en notant l'émergence de corrélations entre ses premières observations que le chercheur peut tenter d'identifier des indicateurs pour aborder par la suite des phénomènes plus complexes. La sélection d'indicateurs concrets portant sur des variables abstraites se présente de deux façons : soit l'observateur prend d'abord conscience de l'existence d'un phénomène bien spécifique et considère ensuite qu'il peut servir d'indicateur d'une plus vaste classe de phénomènes ; soit il pense d'abord au problème pris dans son ensemble et recherche ensuite des indicateurs spécifiques pour l'étudier.
2. **Le contrôle de la fréquence et de la distribution des phénomènes.** L'observateur dispose de nombreux concepts et indices provisoires et souhaite à ce stade savoir lesquels valent la peine d'être conservés comme les points de focalisation majeure de son étude. Il y parvient, en partie, en découvrant si les phénomènes qui lui inspirent ses premières idées sont typiques et fréquents, et en observant leur distribution entre les différentes catégories de personnes observées et selon les segments de la situation étudiée. Il obtient avec cette procédure d'échantillonnage des fréquences ou des distributions des résultats de nature « quasi-statistique » (Lazarsfeld et Barton, 1951) dont il se sert pour décrire son objet d'étude. Le chercheur prend aussi en compte la variété des types de preuves qui peuvent être fournies par les mêmes observations. C'est cette

variété même qui va soutenir sa conviction de la validité d'une conclusion. Il sera ainsi particulièrement convaincu de l'existence et de l'effectivité d'une norme s'il a pu observer, en diverses occasions, cette norme opérer.

3. **L'incorporation des découvertes isolées à un modèle du phénomène étudié.** Chaque fait social observé est expliqué par référence à sa place dans un ensemble complexe de variables interconnectés dans ce que Becker appelle, à la suite de Gouldner (1956, 1957), le modèle général du système social (Becker in Céfaï, 2003, p. 357). A ce stade, le chercheur a pu élaborer trois types de propositions : sur les conditions d'existence d'un phénomène ; sur l'importance de certains phénomènes pour la compréhension de la situation observée dans sa totalité ; sur ce qui permet d'identifier la situation observée comme un cas particulier de la théorie sociologique abstraite qu'il essaie de construire. C'est par un jeu d'exemples et de contre-exemples que le chercheur parvient à inférer les types de preuves qui confirment ou infirment son modèle. Une fois qu'un certain nombre de modèles décrivent de façon satisfaisante certains aspects de la situation observée, le chercheur cherche les rapports entre eux pour pouvoir les connecter et parvenir ainsi à un modèle qui rende compte de l'ensemble de la situation observée dans toute sa complexité.
4. **L'attestation de l'évidence et l'exposition de la preuve dans la publication des résultats.** Lors de l'analyse finale le chercheur revient sur les modèles qu'il a élaborés et les reconstruit de manière plus systématique. Il indexe et organise son corpus de façon à ce que tous les éléments saillants soient pris en compte de façon systématique dans l'élaboration de ses conclusions. Le critère décisif de cette confrontation des théories aux données récoltées est la vraisemblance de trouver des cas négatifs qui contredisent l'hypothèse qui a pu orienter la collecte des matériaux. C'est ce contrôle de ses hypothèses et de ses conclusions qui lui permettra de les accepter ou de les rejeter. Le meilleur élément de preuve est en définitive, selon Becker, celui qui est saisi de la façon la moins réfléchie, quand l'observateur a simplement noté un fait sans qu'il ait de statut dans son système de concepts et d'hypothèses. Car le biais inhérent au désir de soutenir ou de récuser une idée particulière sera de ce fait écarté. Une fois le faisceau d'hypothèses et de conclusions définitives retenu, le chercheur peut élaborer une synthèse globale qui les incorpore dans un texte cohérent à la lumière de ses observations. Pour Becker il est hors de question de présenter tous les éléments de preuve. Il ne s'agit pas de les résumer non plus de façon standardisée. Becker propose d'explorer plutôt la piste d'une « histoire naturelle » des étapes de recherche et de conceptualisation de la problématique étudiée, de façon à ce que le lecteur puisse mieux repérer ce qui sous-tend chacune des conclusions auxquelles est parvenu le chercheur au bout de son analyse.

L'élargissement du contexte explicatif et le recours aux autres approches disciplinaires

Pour Anselm Strauss et Juliet Corbin, la portée théorique de la *grounded theory* se mesure à l'aune de sa

validité pour d'autres terrains d'investigation que celui où elle a émergé. Elle est reproductible dans la mesure où elle est non seulement applicable, mais aussi vérifiable dans d'autres contextes d'enquête. Ainsi, le même schème analytique peut être transposé ailleurs, pour autant que les paramètres de la matrice de conditions (*conditional matrix*), à savoir : conditions, actions, interactions et conséquences, restent comparables d'une situation observée à l'autre (Strauss et Corbin in Céfai, 2003, p. 367).

Pour Raymond I. Gold, l'analyse d'un site (*setting*) ne doit dès lors pas être restreinte aux conditions qui pèsent immédiatement sur le phénomène au centre de l'intérêt. Les contextes économiques, les dynamiques politiques, les mouvements sociaux, les valeurs culturels en excès sur la grandeur d'échelle spatio-temporelle ou sur la circonscription théorique du phénomène doivent être également pris en compte. Ces conditions structurales, qui contraignent la définition d'une situation par les acteurs et le type d'actions qu'ils mettent en œuvre pour y répondre, peuvent être schématisés dans ce que la *grounded theory* a qualifié de *matrice de conditions*. Ce schéma consiste en une série de cercles concentriques, qui englobent un ensemble de conditions, en partant des conditions les plus éloignées dans l'espace et dans le temps (relations internationales stratégies des multinationales, politiques publiques) pour se focaliser sur les conditions les plus proches (contraintes écologiques ou organisationnelles) du site d'enquête (Gold in Céfai, 2003, p. 372).

Une enquête de terrain ne se réduit donc pas à la description de ce qui se passe à l'endroit où elle prend place ; elle ne saurait se priver d'envisager les déterminations extérieures souvent étudiées par d'autres disciplines (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 91). Ainsi, pour Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier, la sociologie observe les pratiques humaines en société, au même titre que la géographie lit dans les paysages les contraintes qui se sont imposées aux hommes et la marque que ceux-ci y ont imprimé en retour. L'histoire travaille pour sa part sur les traces souvent discontinues laissées par les pratiques humaines passées, et a pour objectif d'en restaurer la cohérence en leur temps, y compris lorsque, comme l'archéologie, elle opère en absence de toute documentation sur le sens que les acteurs donnaient à leurs actions (Arborio et Fournier, 2010, 1^{ère} éd. 1999, p. 7).

Le travail de terrain se réalise par définition en prise directe avec le présent, mais cela ne dispense pas le chercheur de veiller à garder une perspective historiquement située de son objet d'étude. En effet, de ce point de vue, les pratiques de marche sont, comme toutes les pratiques culturelles, historiquement situées. Il ne faudrait donc pas céder à la tentation de penser le terrain *hic et nunc*, détaché du contexte plus large dans lequel il baigne. Marc Augé et Jean-Paul Colleyn (2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 76) signalent que même très empiriquement, aucun terrain ne peut se concevoir exclusivement comme un objet synchronique, car il est aussi nécessairement historique. De même, ces auteurs se positionnent contre une définition du terrain qui resterait engluée dans sa dimension strictement locale : « Ce qui définit la contemporanéité, c'est le fait de vivre à la même époque et de partager des références communes. (...) Nous avons nos repères locaux mais nous participons aussi d'une culture mondiale, adossée à d'autres références. » (Augé et Colleyn, 2010 (1^{ère} éd. 2004), p. 76). La capacité d'analyse propre à l'anthropologie ne peut alors

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

émerger, pour ces auteurs, que du double mouvement qui englobe à la fois la description des comportements humains dans leur contexte historique et culturel et la comparaison avec d'autres formes dans le temps et dans l'espace (Augé et Colleyn, 2010, (1ère éd. 2004), pp. 19-20).

RECURRENCES ET SINGULARITES FACE A LA GRILLE DE LECTURE

Une forêt et une aire, un chemin et une ligne, un village et un pont, un paysage et un réseau – car point, ligne, aire et réseau fournissent les quatre entrées à mettre en perspective avec sept colonnes qui signifient les structures élémentaires de l'espace : maillage, quadrillage, gravitation, contact, tropisme, dynamique territoriale et hiérarchie. (...) Dans le bruit de l'avion qui évolue à mille mètres d'altitude, on peut alors s'amuser à chercher, puis à trouver, des aires en contact, des semis urbains, des réseaux maillés, on peut voir des dissymétries à l'œuvre, repérer des graphes, constater des liaisons préférentielles, pointer des ruptures, distinguer des interfaces, suivre des lignes de partage, surprendre des têtes de réseaux, des axes de propagation ou des aires d'extension, des points attirés et des surfaces de tendance. La diversité du réel concret se simplifie grâce à la grille de lecture utile au décodage de ce qui ouvrage le paysage et travaille la nature.

Michel Onfray

Le programme de travail que nous avons adopté consiste à analyser précisément, en recourant à la finesse de l'observation et des méthodes d'évaluation qualitative, la marche urbaine comme action et comme pratique.

Nous partons de l'idée que la marche est un mode de déplacement qui implique plus que tout autre la personne à travers l'engagement de son corps dans l'espace public et les interactions de celui-ci avec un environnement mobile. C'est pourquoi nous considérons le corps comme l'échelle ontologique de la marche et nous en analysons la dimension multisensorielle au sein du mouvement III. Nous considérons ainsi la marche, non pas dans son acception traditionnelle de mode doux et un peu passif, voire de mode mou, mais plutôt dans son acception nouvelle de mode véritablement actif : la marche permet à l'utilisateur d'avoir prise sur son environnement urbain et devenir acteur de sa mobilité, en intégrant ses mouvements à pied au cœur de ses chaînes d'activités et des stratégies mobilitaires qui les sous-tendent.

Pour guider nos immersions sur le terrain, nous avons construit une **grille de lecture** pour dégager les récurrences communes aux divers espaces choisis comme lieux primaires d'observation, tout en tenant compte de leurs spécificités. Il s'agit d'identifier, pour chacun de ces espaces où la marche se déploie, les *agencements* qui agissent comme des facilitateurs à l'émergence de situations propices à la marchabilité.

Pour Michel Lussault, la notion d'agencement permet de souligner que l'espace résulte d'une construction : « dans une première acception, très générale, l'agencement désigne tout type d'espace en tant qu'il est organisé par les actions et les interactions des actants d'une société. » (Lussault in Lévy et Lussault, 2003, p. 45). Pour Lussault, les espaces sont alors des construits sociaux, des *arrangements*, selon l'expression de Claude Raffestin (1986, Lévy et Lussault, 2003, p. 46). Ils associent trois dimensions : « la forme spatiale matérielle telle qu'elle est perçue et appréhendée à travers le filtre des sens, de la culture personnelle, des imaginaires et des normes sociales intériorisées ; les représentations et

langages qui expriment cette perception et appréhension ; les mouvements de l'acteur et les mouvements relatifs et interactifs des autres actants (Lévy et Lussault, 2003, p. 46). Composés à la fois sur le plan matériel et sur le plan des idées, les agencements sont dotés d'attributs spatiaux, notamment l'échelle et la métrique (Lévy et Lussault, 2003, p. 45). C'est donc pour traiter les questions liées à la gestion de la distance que les sociétés agencent leurs espaces. Ce processus articule les actions de nombreux opérateurs, individuels et collectifs (Lévy et Lussault, 2003, p. 45).

Le temps long participe, pour Michel Lussault, à la composition des agencements en offrant un cadre propice à la transformation de leurs lectures par les sociétés : « Une fois produit et mis en forme, un agencement perdure avec cette résilience marquée qui caractérise l'espace matériel et entre, en tant que ressource, dans la fabrication d'agencements nouveaux » (Lévy et Lussault, 2003, p. 46). Vincent Kaufmann insiste également sur l'effet transformateur de la durée : « Les artefacts matériels durent et restent dans le territoire : ils produisent des effets longtemps après leur réalisation. Cette transformation est récursive car l'environnement est lu et vécu différemment au fur et à mesure du temps qui passe » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 642).

Michel Lussault donne l'exemple d'une place publique, lieu d'interactions nombreuses. Pour en comprendre finement la spatialité, il estime nécessaire de prendre en compte la manière dont chaque acteur doté d'un capital spatial spécifique compose l'agencement qui correspond à chaque occurrence de sa pratique de la place (Lévy et Lussault, 2003, p. 46). L'agencement permettrait dès lors *in fine* d'appréhender « ce que la spatialité signifie pour l'acteur qui l'agence » (Lévy et Lussault, 2003, p. 47).

Face à ces agencements rencontrés sur le terrain, de multiples questions surgissent : Comment sont-ils composés ? De quelles façons modulent-ils les comportements des marcheurs ? Comment ces derniers agencent par leurs pratiques les espaces qu'ils parcourent ? Ces questions ont guidé la construction de notre grille de lecture.

Mais ce qui nous importe le plus, de façon à pouvoir confirmer notre hypothèse sur la pertinence de la grande échelle pour comprendre le renouveau de la marche urbaine, est de saisir comment certains de ces agencements spatiaux propices à la marche en milieu urbain peuvent dépasser leur ancrage local pour *faire signe* à l'échelle de l'agglomération : « Ceci est une ville marchable », tel pourrait être leur message. Cependant, certaines conditions doivent être réunies pour que ce message puisse être crédible au-delà du périmètre local (Lavadinho, 2010a), et que des marcheurs en nombre puissent *de facto* s'approprier ces espaces mis à leur disposition, mais surtout les transcender pour marcher aussi en dehors d'eux, ailleurs dans la ville. Pour cela, chacun de ces lieux doit en quelque sorte devenir « métamarchable » : un idéal-type, au sens wébérien, de ce que pourrait devenir la ville marchable dans son ensemble si elle se mettait à leur ressembler. Ce faisant, ils deviennent des lieux d'inspiration, pour les marcheurs autant que pour les décideurs.

DES CONCEPTS POUR UNE LECTURE DE LA MARCHE

Incantation de l'espace, décantation du texte. Pendant des années j'ai suivi ce mouvement pendulaire qui passe du « voir » au « donner à voir », la parole naissant, non de l'exotisme qui n'est que preuve de malentendu, mais d'une géographie concrète patiemment investie et subie.

Nicolas Bouvier⁹

Dans *L'Homme spatial. La construction sociale de l'espace humain* (2007), Michel Lussault propose un certain nombre de concepts théoriques (la distance, la proximité, la métrique, l'échelle, la substance, la configuration, l'agencement, la situation, le capital spatial, l'urbanité...) pour caractériser l'espace, qu'il expérimente ensuite sur des cas géographiques précis (Paquot, 2010, p. 139). Dans ce travail de thèse, nous avons décidé de suivre partiellement cette même méthodologie. Ainsi nous développons au mouvement II une série de concepts qui nous aident à décrire l'objet « marche » et que nous illustrons par des cas d'étude puisés dans nos divers terrains. Puis nous confrontons ces concepts à l'épreuve des diverses échelles que nous analysons dans le mouvement III. Le mouvement IV pousse cette réflexion plus loin en mettant en lumière l'articulation multiscalaire de ces divers concepts lors de leur implémentation dans le cadre plus vaste de politiques urbaines qui requalifient les grands territoires.

Nos travaux sur le terrain ont ainsi fait émerger un certain nombre de réflexions que nous avons cristallisées en un cadre d'analyse comportant **sept concepts** que nous ne faisons qu'énumérer ici, renvoyant le lecteur aux mouvements II et III pour un développement plus détaillé.

Ces concepts sont :

1. **La marche texturissante.** La texturisation est l'une des quatre caractéristiques propres à la marche et qui la distinguent des autres modes de transport, les trois autres étant la rugosité, les prises et la latéralisation. Ces caractéristiques font de la marche un comportement hybride et complexe qui nécessite au plan des aménagements urbains une attention particulière.
2. **L'espace palimpseste.** En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de cette hybridation et de cette complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Au cœur des stratégies d'aménagement qui donnent à ses espaces palimpsestes leurs lettres de noblesse, nous avons pu identifier effectivement un soin particulier accordé à trois aspects : l'équilibre entre transit et séjour, l'intégration de temporalités plus étendues et la plus forte pondération de la texture du trajet, qui compte désormais autant, sinon plus, que sa rapidité.

⁹ Cette citation est tirée des écrits posthumes « Réflexions sur l'espace et l'écriture », Successions Nicolas Bouvier D.R.

3. **Les hubs de vie** sont les déclinaisons concrètes de l'espace palimpseste. Il s'agit de « hauts lieux d'urbanité », en ce sens qu'ils sont à la fois des concentrateurs et des répartiteurs des flux piétonniers. Ils superposent de multiples fonctions qui font converger en leur sein une multitude de pratiques afférentes à la marche (Lavadinho, 2002 ; Lavadinho, 2009f, 2010e; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous distinguerons trois types de hubs de vie structurants à l'échelle de l'agglomération : les espaces publics ouverts, les interfaces multimodales et les centralités multifonctionnelles dédiées aux achats, aux loisirs, au sport et à la culture (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011 ; Von der Mühl et al., à paraître). Ces espaces se caractérisent par des dynamiques de transit et de séjour qui leur sont spécifiques, et leur structuration peut se comprendre à partir de l'étude des frontières, des seuils et des transitions qui les composent. Quelles peuvent dès lors y être les configurations spatiales les plus propices à des usages à fort potentiel d'ancrage ? Comment ces configurations peuvent-elles donner envie aux marcheurs d'y séjourner plutôt que de simplement traverser ces espaces ? Nous développerons ces aspects dans le chapitre dédié aux hubs de vie dans le mouvement IV.
4. **Les agrafes urbaines** (Pech, 2009) sont des dispositifs qui ont pour effet de diminuer les effets de coupure souvent observés au sein des grands territoires, introduits notamment par les grandes infrastructures de transport. En injectant du liant entre des quartiers autrefois isolés, les agrafes urbaines contribuent ainsi à augmenter le degré de marchabilité des tissus périphériques. Une fois requalifiées, ces séparations devenues lisières font même parfois leur mue en de nouvelles centralités interquartiers. Ainsi un hub de vie peut assumer également une fonction d'agrafe urbaine, et inversement, une agrafe urbaine, si elle est pourvue des fonctionnalités des hubs de vie, peut en assumer le rôle. Ensemble, agrafes urbaines et hubs de vie constituent autant de partitions qui permettent d'interpréter les diverses strates spatio-temporelles de la ville qui se construit sur elle-même. Nous reviendrons sur ces aspects dans le chapitre dédié aux hubs de vie dans le mouvement IV.
5. **Le cabotage urbain**, stratégie permettant aux marcheurs de naviguer de proche en proche en s'appuyant sur des prises, est un concept que nous avons co-élaboré avec Yves Winkin (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Winkin, à paraître) en nous appuyant sur la notion de prises (affordances) au sens gibsonien (1977, 1979). Ces dernières sont de deux ordres : des espaces de respiration, que nous avons nommés souffles, et des espaces voués aux bains de foule, que nous avons nommé attracteurs. Cette notion de cabotage part du principe que la marche n'est pas une activité linéaire, mais une succession de mouvements qui incorporent « chemin faisant » des activités autres que le simple fait de marcher. Nous pouvons dès lors identifier certaines co-occurrences d'activités qui en se superposant organisent les mouvements de type brownien des marcheurs autour de grappes qui font sens, lorsque l'on se penche sur les attracteurs qu'elles relient et les activités qu'elles permettent d'accomplir. Une partition judicieuse du trajet en rythmicités plus

rapprochées, en contrôlant le positionnement des attracteurs et en additionnant au besoin des souffles sur le parcours, contribue dès lors, à l'image des paliers sur un escalier, à faciliter la négociation de chacune des étapes à pied et à rendre ainsi marchable l'ensemble du trajet. Quelles sont les distances optimales entre les attracteurs ? Comment disposer ces souffles pour que leur complémentarité aux attracteurs soit effective ? Nous approfondirons ces aspects dans le chapitre dédié au cabotage urbain dans le mouvement II.

6. **La signalétique intuitive** s'appuie directement sur les stratégies des marcheurs. Celles-ci comprennent le cabotage urbain, l'appui sur des souffles et des attracteurs le long du parcours et la pratique des lignes de désir. La signalétique intuitive s'appuie davantage sur le paysage existant que sur un fléchage artificiellement plaqué sur un territoire. Ces repères d'un autre ordre parlent à l'imaginaire du marcheur plus qu'à sa rationalité supposée, en jouant essentiellement sur sa sensibilité et son vécu multisensoriel. La signalétique intuitive s'organise ainsi à partir des pratiques de l'usager et des lieux qu'il fréquente au quotidien. Nous y reviendrons au sein du mouvement II.
7. **L'ingénierie de l'enchantement** en milieu urbain, concept que nous avons co-formulé avec Yves Winkin (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008 ; Winkin et Lavadinho, 2008) pour décrire d'une part les moyens utilisés par concepteurs d'espaces publics afin construire une fiction qui en augmente l'attractivité aux yeux des marcheurs, et d'autre part les processus de suspension volontaire de l'incrédulité (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b) qui font que ces derniers se laissent convaincre par cette fiction et adhèrent avec plus ou moins d'engouement à des pratiques de marche au sein des espaces publics ainsi enchantés. Ce concept trouve ses prolongements plus concrets dans la notion de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho et Winkin, à paraître ; Lavadinho, à paraître) que nous analyserons en détail au sein du mouvement II.

CONCLUSION : LA PERFORMATIVITE DE L'ENQUETE DE TERRAIN

Parler de « ville durable » sans d'abord envisager les questions de la taille des villes et des politiques d'aménagement à l'échelle des « grands espaces » (...) c'est vouloir soigner les symptômes sans s'attaquer aux causes profondes de la pathologie.

Rémy Allain

Pour conclure cette présentation de nos partis pris méthodologiques, nous souhaitons ici rejoindre Daniel Cefaï lorsqu'il affirme que l'enquête est un ensemble d'opérations qui ont leur propre performativité. Les perspectives qu'elle ouvre entrent alors en concurrence avec les visions des décideurs, des concepteurs de l'urbain et des citoyens marcheurs.

Avec ce travail de thèse, nous nous trouvons dans le rôle du chercheur qui assume également un rôle d'expert dans la confection de politiques publiques (Bulmer, 1982, cité par Cefaï, 2003, p. 609). Nous nous voyons alors pris dans la tension insoluble entre le projet scientifique d'établir des faits, de documenter des relations de causalité, de dessiner des cartographies du monde social, et l'impératif de prendre la parole publiquement en tant qu'expert en vue de contribuer à l'élaboration de politiques publiques (Cefaï, 2003, pp. 614-615). Nous nous trouvons là à l'articulation entre savoir et action. Car une fois mises sur l'arène publique, « les descriptions, explications et interprétations issues de la recherche de terrain sont prises comme autant de jugements de valeur, de diagnostics et de pronostics destinés à trouver une inscription dans les pratiques de l'aménagement » (Cefaï, 2003, p. 613).

STRUCTURE ET MOUVEMENTS DE LA THESE

Après cette introduction, dont l'objectif était de rendre explicites nos choix empiriques et méthodologiques, le corps du travail de thèse s'articule autour de quatre grands mouvements : les valeurs de la marche, les concepts de la marche, les échelles de la marche et les terrains de la marche.

Au fil de ces mouvements, des exemples tirés des cas d'étude viennent alimenter notre réflexion. Ils ponctuent le discours et étayent les concepts et les analyses que nous avançons par les aspects saillants des observations effectuées sur le terrain.

Le premier mouvement cherchera à décrire les facteurs qui sous-tendent la montée en puissance de la marche urbaine au cours de la dernière décennie, dans un contexte où les villes remettent au goût du jour des valeurs d'urbanité pour mieux répondre à des enjeux liés à la durabilité et à la qualité de vie. Le lien sera fait entre la nouvelle perception de ce mode comme un mode à part entière dans le système de mobilité urbain, les changements qui ont été introduits de ce fait par les politiques publiques de promotion de la marchabilité et les changements subséquents observés dans les pratiques des citoyens.

Le deuxième mouvement est consacré au développement d'un certain nombre de notions théoriques que nous avons développées au fil de nos analyses de terrain. Chemin faisant, il explore la diversité des regards portés sur la marche par divers courants des sciences sociales qui pensent le monde urbain, en particulier la géographie, la sociologie et l'anthropologie urbaines.

Le troisième mouvement met en lumière la manière dont la marche s'imbrique aux diverses échelles de la ville, depuis l'échelle ontologique du corps urbain jusqu'à l'échelle de l'agglomération, en passant par l'échelle de l'espace ordinaire, celui de la rue ou du quartier. L'enjeu de ces sauts d'échelle réside pour la marche dans la possibilité de dépasser le cadre de la proximité pour pouvoir, dans le cadre de son association avec les autres modes de transport, être performante à l'échelle de l'agglomération (Lavadinho, 2009f, 2010i). Cette évolution du regard sur la marche s'inscrit dans une mouvance de fond quant à la notion d'accessibilité des grands territoires. Cette notion ne concerne pas que l'accès physique des lieux et des modes de transport, mais plus globalement l'aptitude à la mobilité et l'accès aux ressources de la ville (Lussault et Lévy, 2003 ; Michaud et Segrestin, 2008, p. 14). L'offre de transports se diversifie et se déploie désormais de manière de plus en plus intégrée à l'échelle de l'agglomération pour répondre à l'élargissement spatio-temporel des bassins de vie et à l'essor de la mobilité liée aux achats et aux loisirs. Le capital mobilitaire des individus s'enrichit dès lors pour mieux profiter des opportunités offertes par la multimodalité. Pivot facilitant le transfert entre tous les modes, la marche se révèle une pièce maîtresse de cette multimodalité.

Le quatrième mouvement est tout entier consacré à la question de comment les agglomérations peuvent déployer des politiques de promotion de la marchabilité intégrées à l'échelle de tout leur territoire. Nous entamerons ce mouvement par un chapitre illustrant avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne le pouvoir fédérateur d'un site régénéré, à la fois *hub de vie* et *agrafe urbaine*, qui assume pleinement sa nouvelle fonction de cœur d'agglomération. Les cas de Genève et de Bilbao, villes pionnières en Europe quant à l'implémentation de politiques de marchabilité, seront ensuite approfondis pour montrer comment l'articulation des échelles est au cœur de l'inscription de la marche dans une politique multimodale faisant la part belle à la requalification des réseaux de mobilité active et des espaces publics. Le recul offert par les vingt ans qui nous séparent des premières réalisations permet de mieux apprécier les résultats concrets de ces politiques entamées au début des années 1990 et poursuivies avec constance malgré les changements d'acteurs survenus à tous les échelons au gré de la succession des mandatures politiques.

En conclusion, nous synthétiserons les apports de ces quatre mouvements à notre argumentaire qui plaide pour une politique de promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération comme l'un des chemins privilégiés pour atteindre les objectifs d'un développement urbain durable (Lavadinho, 2009f, 2010i). L'enjeu est alors de dépasser les approches pointillistes qui l'ont caractérisée par le passé et un cadre d'application trop souvent limité aux centres urbains, pour véritablement intégrer la question de la marchabilité des périphéries au sein d'une réflexion plus large sur les mutations territoriales actuelles. Cela passe notamment par une organisation territoriale qui sache prendre appui sur les opportunités offertes par les centralités multipolaires et tirer le meilleur parti du renforcement multimodal de leurs accessibilités (Biéler, 2011 ; Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011 ; Lisio, 2011 ; Venizelos, 2011 ; Von der Mühl, 2011 ; Von der Mühl et al., à paraître). Les enjeux importants soulevés par la notion de marchabilité au sein des périphéries ouvrent de nouvelles perspectives pour la recherche sur la marche urbaine à l'échelle des grands territoires, un domaine encore en friche qui recèle de multiples questionnements pour alimenter la réflexion urbanistique et géographique sur l'avenir des territoires urbains.

MOUVEMENT I

LES VALEURS DE LA MARCHE

Le pétrole nous a désappris que le monde était immense et que la patience du marcheur pouvait en venir à bout aussi bien que la vitesse de l'auto.

Le moteur à explosion a réduit en éclats le rapport naturel que notre bipédie devrait nous faire entretenir avec le temps et l'espace. Les fièvres modernes, les angoisses intérieures, ne viendraient-elles pas de ce que nous ne prenons plus la peine de marcher une journée entière ? Laisserons-nous le temps envahir à nouveau nos êtres ? Rééquilibrerons-nous la course de nos vies en renouant avec la lenteur ? Accepterons-nous d'user six heures d'efforts pour trente kilomètres ?

Enveloppé des haillons de mes rêves pèlerins, j'imagine que la première des révolutions post-pétrolières sera de rejeter des piétons sur les routes. Une fois la dernière larme de brut coulée, on sciera les feux rouges comme on jetait à bas, à l'automne 1991, les statues de Lénine dans les capitales socialistes. On détruira les ronds-points, ces verrues de l'aménagement. Les parkings seront reboisés et le silence rendu aux routes forestières. Les routes se couvriront à nouveau d'un flot de promeneurs, de chevaux, de charrois. Les hommes déboucleront la ceinture ombilicale de leurs bagnoles-utérus et redécouvriront que des pensées insoupçonnées montent à la surface de l'esprit quand le corps est en marche.

Sylvain Tesson

INTRODUCTION

Il apparaît important de resituer la marche dans le contexte sociétal actuel, d'établir ce qu'elle a pu être et ce qu'elle peut représenter maintenant dans un ensemble urbain qui sort de la mono-modalité du tout voiture.

La marche incarne de nouvelles valeurs qui émergent dans la ville d'aujourd'hui, où les notions de vitesse et de distance sont remplacées progressivement par les notions de proximité et de contact.

Au-delà de la remise à jour d'une pratique vieille comme l'humanité, il s'agit d'une activité au caractère totalement innovant, qui épouse les valeurs de son temps et qui a même le potentiel d'infléchir le développement de la ville du futur. Les qualités structurantes de la marche vont ainsi pouvoir imprimer les métriques et les repères de l'urbain qui se forge actuellement.

Après avoir évoqué les signes annonciateurs du retour actuel de la marche, nous nous pencherons sur le jeu des acteurs inhérent à ce phénomène, puis sur les leviers de cette nouvelle pratique de la marche et de sa promotion.

LE RETOUR DE LA MARCHE : NOSTALGIE PASSEISTE OU PREFIGURATION D'UN VERITABLE CHANGEMENT DE PARADIGME ?

En étudiant, dans le cadre d'un travail scientifique, la place de la marche dans les espaces urbains contemporains, on est inévitablement amené à mettre en lumière les contradictions des politiques publiques existantes. Le clivage entre le modèle de la ville compacte et une réalité qui favorise l'étalement et les modes motorisés est renforcé par la persistance, notamment dans les couches populaires, d'une dévalorisation de la marche, une posture « mémorielle » qui rappelle le temps où la vitesse nominale constituait un puissant signe extérieur de richesse et où les *pedones*, ceux qui n'ont que leurs pieds, se trouvaient sans conteste tout en bas de l'échelle sociale. L'enjeu politique de la caractérisation de la marche comme archaïque ou comme « moderne » est donc loin d'être négligeable pour les villes aujourd'hui.

Jacques Lévy

INTRODUCTION

Le retour de la marche est un phénomène qui peut sembler étonnant dans l'urbanité contemporaine, si on ne l'aborde que comme une réapparition d'un mode de déplacement du passé ; en revanche, une clarification de cette remise au goût du jour est obtenue beaucoup plus facilement si l'on se replace dans un paradigme urbain renouvelé. Pour être vivable, la ville doit désormais comporter de nouveaux critères, parmi lesquels la marchabilité occupe une place de choix. Cette évolution de la place de la marche dans l'écosystème des mobilités urbaines n'est plus circonscrite aux centres des villes et aux quartiers « bobos », mais gagne désormais tout l'espace urbain et notamment la périphérie. Cette caractéristique mérite manifestement d'être mise en exergue.

Bien que la marche ait été longtemps un sujet négligé par les politiques du transport et de la santé, autant que par les professionnels de l'aménagement urbain, un retournement de situation considérable a eu lieu cette dernière décennie, et l'essor de la marche prend aujourd'hui une ampleur encore inattendue dans les années 1990 (Demers, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Parée de toutes les vertus et amie de toutes les politiques, de la durabilité à la santé en passant par la cohésion sociale, la marche connaît aujourd'hui un regain de faveur. Nombreuses sont les initiatives qui tentent actuellement d'une manière ou d'une autre de la favoriser au sein de nos villes. Les raisons en sont multiples, ainsi que le note Jacques

Lévy : « Les métriques pédestres¹⁰ apparaissent comme les plus respectueuses de nos deux natures – l’environnement et notre corps : en marchant, on combat en même temps l’obésité et l’effet de serre. Au titre de leur contribution à la diversité dense, ce sont aussi les plus propices à la cohésion sociale et à la bonne gouvernance. Et, tout simplement, ce sont celles qui vont vite » (Lévy 2008).

Véronique Michaud et Blanche Segrestin relèvent quant à elles le développement des NTIC, le désir d’autonomie de notre société, l’injonction au bien-être et l’attention qui se porte de plus en plus au traitement sensible des espaces comme les facteurs qui incitent à présenter le marcheur comme l’une des figures modernes de la mobilité (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). La marche est désormais considérée comme un champ d’innovation, et non pas seulement un transport résiduel, qui viendrait du fond des âges (Amar et Michaud, 2009, p. 14). Le défi, pour Véronique Michaud et Blanche Segrestin, est de trouver une méthode pour penser la marche et pour dépasser les handicaps en lien avec la représentation commune de ce mode : lenteur, inefficacité, vulnérabilité... (Michaud et Segrestin, 2008, p. 10).

Si l’argumentaire semble aujourd’hui acquis, cela n’a pas toujours été ainsi. Le fait qu’il ne s’agisse pas d’une constante de notre *condition urbaine* (Mongin, 2007 (1^{ère} éd. 2005)) alors même que la bipédie reste une constante de notre *condition humaine* (Coppens, 2010 (1^{ère} éd. 2008) ; Eaton S. B., 2003) doit nous mener à nous interroger sur les raisons qui ont motivé ce changement. Pourquoi et comment le piéton, relégué au dernier rang des préoccupations des politiques publiques dans les années 1970-1980, bénéficie-t-il désormais de toutes les attentions de la part des décideurs qui font la ville et d’une image aussi positive qu’elle était négative hier ?

Le présent chapitre analyse les conditions de ce retour de la marche sur les devants de la scène (Renesson, 2004) ainsi que les implications de cette prise en compte de la marchabilité sur nos conceptions renouvelées de la ville et de ses espaces publics.

Nous commencerons par un **bref historique des évolutions** qu’a connues la marche au cours du siècle dernier, depuis son évincement par l’hégémonie de l’automobile jusqu’à son retour en grâce, que nous pensons concomitant d’une remise en question de la gestion de la distance dans nos sociétés, qui passe par un rééquilibrage entre coprésence, mobilité et télécommunications. Paradoxalement, nos sociétés mobiles et informationnelles revalorisent la coprésence comme gage d’échanges et d’urbanité. Pour

¹⁰ Jacques Lévy appelle *métriques pédestres* (*pedestrian metrics*) les modalités de mesure et de gestion de la distance centrées sur les piétons. Ces métriques se déclinent en trois catégories différentes : les **métriques piétonnes** (*walking metrics*), qui correspondent à la marche à pied proprement dite comme mode de déplacement principal ou exclusif ; les **métriques publiques** (*public metrics*), celles des transports publics et tous les « lieux-mouvements » dans lesquels « le piéton reste un piéton », avec sa capacité d’interaction multisensorielle, son exposition à l’altérité, sa pratique des civilités et l’engagement multisensoriel de son corps dans le cadre d’un espace public ; et finalement les **métriques à composante piétonne** (*walking-component metrics*), segments fondamentaux des séquences de déplacements tant au début et à la fin des parcours que dans les commutations entre modes. Le transport automobile implique de multiples séquences de métriques piétonnes non ou mal insérées dans l’espace public. Les métriques pédestres incluent donc l’ensemble de l’espace des transports publics : véhicules, arrêts, accès. Avec les espaces publics, semi-publics (contrainte d’accès) et semi-privés (restriction d’accès) parcourus par les piétons, on a ainsi un continuum qu’on peut appeler l’univers des *métriques publiques* et qui associe intrinsèquement espace public et mobilité. La marche à pied apparaît ainsi au minimum comme le ciment de tous déplacements, y compris dans le cas des métriques automobiles dominantes, où la marche est exclue par principe et où elle est considérée ou vécue comme l’antithèse du choix volontaire de l’usage d’un véhicule privé. (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

mieux comprendre ce changement de paradigme « vitesse vs. urbanité », nous passerons en revue un certain nombre de **signes annonciateurs** de la nouvelle place conquise par la marche comme reflet de ce changement de valeurs sociétales. Puis nous consacrerons la section suivante à l'analyse de l'émergence d'un **style de vie qui favorise la multimodalité** tout en demandant aux individus des compétences élargies pour réussir à maîtriser un capital spatial et mobilitaire démultiplié par l'accès facilité aux ressources que la ville a à offrir.

L'AUTOMOBILE, FAIT SOCIAL MAJEUR DU XXE SIECLE

L'automobile est d'abord un fait social majeur du XXe siècle, nous dit François Ascher. Il invoque des chiffres français saisissants : plus de 80% des ménages en possèdent au moins une et lui consacrent en moyenne un peu plus de 10% de leur budget. Plus des trois quarts des déplacements urbains et 80% des kilomètres parcourus quotidiennement se font en automobile (Ascher, 2008, p. 32). Notons cependant le récent changement de comportements, avec une baisse de la mobilité totale et, pour la première fois depuis 30 ans, une baisse de la mobilité automobile (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). Cela représente à nos yeux une fenêtre d'opportunité pour la marche, qui reste le socle premier de la mobilité et surtout le ciment de l'intermodalité.

L'automobile joue aussi un rôle fort en tant que « territoire du moi » tel qu'il a été défini par Erving Goffman (1973b, (éd. orig. angl. 1971)). Cette dimension de lieu de vie, où peuvent éclore des relations sociales, en particulier familiales, échappe à une vision purement fonctionnaliste de la voiture en tant que mode de transport. Longtemps, la voiture était le seul endroit où l'individu pouvait écouter de la musique, sans le besoin de négocier avec d'autres personnes (Amar et Michaud, 2009, p. 18). Le lancement de l'iPod¹¹ en 2001, puis de l'iPhone en 2007, sont venus changer la donne et rebasculer le « territoire du moi » musical du côté des marcheurs, qui en s'autonomisant et en s'accessoirisant (Lavadinho et Winkin, 2004, 2005, 2008 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho, 2010k, 2006b) renforcent leur fonction d'« unités véhiculaires » (Goffman, 1973a). La notion d'unité véhiculaire permet de rendre compte de la manière dont les piétons s'approprient un territoire en mouvement. Notre corps, cette coque à géométrie variable d'à peine 1 m2, nous offre sécurité et assurance lors de nos immersions en ville. Elle nous permet d'emprunter, le temps de les traverser, des espaces publics qui ne nous appartiennent pas mais que nous délimitons un bref instant comme étant les nôtres. Signalons au passage que la voiture et plus largement « les lieux-mouvements » du transport ne sont que des cas particuliers de lieux appropriés en tant que « territoires du moi ». Pour Stéphane Beaud et Florence Weber, ce territoire personnel est à la fois subjectif (c'est la personne qui, par ses gestes, par son corps, par ses accessoires qu'elle laisse en lieu et place de son corps, s'approprie cette place), matériel (c'est d'espace physique et d'objets qu'il s'agit) et intersubjectif (les autres m'assignent à cette place, reconnaissent une correspondance entre moi, ces choses, cet espace). L'estime de soi passe aussi par ces « extensions du moi » : c'est ce que montre l'observation des jardins, des maisons, des voitures, des bureaux, de tous ces espaces appropriés qui valent pour leur occupant (Beaud et Weber, 2010 (1^{ère} éd. 1997), p. 309).

Nous pensons que pour un report modal effectif, il faudrait tenir compte de cette territorialisation des

¹¹ Même si le walkman de Sony remonte déjà aux années 1980 et que d'autres modèles de mp3 avaient déjà été lancés sur le marché au moins une décennie avant l'iPod, c'est ce dernier qui a véritablement fait basculer l'usage du baladeur numérique dans les mœurs d'une majorité de la population, au-delà des traditionnels publics d'adolescents conquis de longue date par ce marché. En août 2010, les ventes d'iPod atteignent les 275 000 000 d'exemplaires tous modèles confondus, ce qui en fait le baladeur numérique le plus vendu au monde. Ce succès s'est même accompagné de la formation d'un « écosystème de l'iPod », où des compagnies tierces vendent toute une série d'accessoires destinés aux baladeurs de la marque à la pomme. Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/IPod>.

modes de transport. Faire le choix de délaissier la voiture implique pour l'individu d'y trouver son compte, en termes de nouveaux « territoires du moi », au sein des nouveaux modes de transport adoptés, y compris la marche. Cela ne peut se faire qu'en renforçant simultanément les aménagements matériels et symboliques qui favorisent son essor tant dans les esprits que dans les pratiques des citoyens marcheurs (Lavadinho et Winkin, 2005b).

L'essor de l'automobile relègue la marche dans l'oubli

Si lors de son apparition, l'automobile ne ralliat pas toutes les voix en sa faveur, et si les deux guerres mondiales ont retardé sa diffusion, celle-ci s'est faite à large échelle dès les années 1950, entraînant de profondes mutations territoriales dans son sillage (Dupuy, 1995, 1999). Le déclin de la marche, inversement proportionnel à l'essor de l'automobile, a été constaté dès cette époque. Bien que toujours présente sur le terrain (certes à un moindre degré), la marche a dès lors progressivement disparu des statistiques, des discours, des réflexions et des préoccupations des politiques publiques. Elle est devenue invisible... ou en tout cas n'a plus été perçue que sous un seul angle, celui de la sécurité. L'image du piéton des villes s'est ainsi peu à peu imposée à tous : une personne vulnérable, victime potentielle de la circulation, plutôt pauvre, usager captif des transports publics et marcheur contraint. Bref, une image dévalorisante. L'affaïssement statistique de sa pratique quotidienne trouvait alors son pendant dans le désintérêt croissant des politiques publiques d'aménagement urbain pour cette question.

Cependant, très tôt, des voix se sont élevées contre les effets négatifs de l'adaptation des villes à l'automobile. Dès la fin des années 1950-1960, en réaction à la forte motorisation de la société américaine de l'après-guerre, un contrecourant, incarné par Jane Jacobs (1993 (éd. orig. angl. 1961)) comme figure de proue, avait émergé aux Etats-Unis en faveur d'un retour à la rue et à des échelles de proximité. Ce mouvement de contestation avait trouvé des échos en Europe dans les années 70, notamment avec les travaux précurseurs de Jan Gehl (1971), architecte danois qui reste aujourd'hui encore l'une des références majeures au niveau mondial en termes d'aménagement des espaces publics (Gehl, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010).

Ce contre-courant est resté actif à travers les décennies, mais uniquement en filigrane : il ne faisait pas le poids face aux rêves de liberté de mouvement et de suburbanité qui ont caractérisé les Trente glorieuses. La voiture s'est imposée comme premier mode de déplacement non seulement au sein des tissus diffus des périphéries alors en pleine extension, mais aussi au sein de la ville compacte, y compris pour de courtes distances¹², du fait de la co-dépendance territoriale des dynamiques de mobilité provoquée par

¹² Pour rappel, au niveau européen, en milieu urbain, la voiture est essentiellement utilisée pour des courts trajets. En effet les nombreux déplacements de proximité sont des déplacements de petite envergure : 40 % d'entre eux font moins de deux kilomètres. **1 trajet en voiture sur 2 se fait sur moins de 3 km, 1 sur 4 moins de 1 km et 1 sur 8 moins de 500 m.** Pourtant 53 % des urbains avouent utiliser la voiture tous les jours ou presque. Néanmoins il faut remarquer que cette tendance est désormais à la baisse, notamment de par les effets conjugués de la hausse des prix du carburant, de l'atmosphère de récession économique et de la prise de conscience environnementale. Ainsi en 2006 les européens déclarent marcher plus et avoir moins recours à la voiture que trois ans auparavant. Des cinq pays européens interrogés, cette baisse est la plus marquée chez les Allemands (55% des Allemands utilisaient

l'imbrication des activités à diverses échelles.

Ainsi jusqu'aux années 1980, grosso modo, le futur de l'automobile semblait acquis. Pendant cette période, les villes n'ont pas ménagé leurs efforts pour lui assurer toujours plus de place, à grands renforts d'investissements infrastructurels. Les successifs chocs pétroliers et autres crises économiques des dernières décennies ont parfois remis en cause, retardé ou provoqué l'abandon de certains de ces grands projets d'infrastructure, mais les villes dans leur grande majorité ont néanmoins été profondément remaniées dans leur morphologie¹³ pour accommoder les modes motorisés. Nous avons dû attendre les années 1990 pour connaître une inversion de ce mouvement du « tout à l'automobile ».

Le tournant du siècle signe la fin de l'hégémonie automobile et le retour de la marche

L'intérêt pour la marche en tant que mode de transport urbain à part entière renaît à partir de la fin des années 1990. L'année 2000 est d'ailleurs une année décisive, avec la création de la première conférence internationale sur la marche, Walk21. La question sécuritaire est alors transcendée pour adopter une approche plus transversale de la marche. Et cela change complètement la donne. Le renouveau de la marche, cette fois, a émergé autour de l'idée du choix modal, dans le sillage d'une recherche de rééquilibrage d'une part modale trop importante de la voiture au détriment des autres composantes de la ville multimodale, y compris pour des trajets de courtes distances.

Le potentiel que représentent ces courts trajets motorisés pour la marche est immense (WALCYNG, 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Sauter et al. ; 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; ACTIVE ACCESS (à paraître)), sans mentionner le rôle essentiel que la marche joue pour l'essor de la multimodalité, en tant que complément naturel des transports publics et des modes partagés (Clochard et al., 2008). Il ne s'agit plus alors d'envisager uniquement la marche comme une contrainte, pratiquée dans l'insécurité, mais comme un véritable choix, qui implique une part de plaisir. Car la

quotidiennement leur voiture contre 47% après, soit - 8 points). Pour la France, la baisse est de - 4 points (de 57% à 53%). En France 53% des personnes interrogées déclarent utiliser davantage la marche à pied, plutôt que le vélo ou les deux roues motorisés. En Allemagne 68% utilisent davantage le vélo pour leurs déplacements, et ont plus souvent recours au covoiturage. En Italie, le report modal s'est fait surtout en faveur des transports publics.

Source : Étude TNS Sofres « Les Européens, la mobilité et le prix des carburants », juin 2006 / MEDD septembre 2005.

Le réflexe « courtes distances » reste donc encore dans bien des cas un réflexe voiture. A cet égard il convient de rappeler les faits suivants : En 10 minutes les marcheurs peuvent parcourir jusqu'à 1 km, les cyclistes 2,4 km. En milieu urbain, la vitesse moyenne de la voiture est de 15 à 20 km/h seulement, et cette moyenne tend toujours plus à la baisse de par l'effet conjugué de la congestion croissante des réseaux et de l'abaissement généralisé des limites de vitesse dans les localités. Ainsi en milieu urbain, le piéton est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 500 m (et de surcroît, il ne rencontre aucun problème de stationnement). Le cycliste est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 4 km.

Source : Ministère de l'Intérieur, Grand-Duché du Luxembourg (2004). Pour une mobilité alternative. Analyse et réflexions.

La voiture pèse sur le budget des ménages autant que l'alimentation. Selon une estimation d'Ivan Ilitch, si l'on additionne aux temps de trajet le temps passé à travailler pour acheter la voiture et pour l'entretenir, chaque Français consacre en moyenne 4 heures par jour à sa voiture. Si l'on divise le nombre total de kilomètres parcourus en voiture par le temps consacré à sa voiture, on obtient une vitesse moyenne de l'ordre de 7 km/h. A peine plus que la marche, qui varie en milieu urbain entre 4,5 et 5,5 km/h, selon la topographie et la condition physique des marcheurs.

Source : <http://www.arenh.asso.fr/dossiers/mobilite/mobilite.html>.

¹³ Nous reviendrons sur les nombreux effets de coupure introduits par des infrastructures de transport et leurs conséquences négatives pour la marchabilité dans le chapitre consacré au cabotage urbain au sein du mouvement II, dans lequel nous illustrons la notion d'agrafe urbaine (Pech, 2009), à l'aide des cas de Plan-les-Ouates à Genève, Frederiksberg à Copenhague et les espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes.

marche, ou plutôt les conditions dans lesquelles elle se déroule et l'agrément que les usagers en retirent – ou pas – conditionnent dans une large mesure le choix modal.

La préférence pour un mode de transport individuel motorisé est souvent le résultat d'une volonté d'éviter les désagréments liés au premier ou au dernier kilomètre, réalisés le plus souvent à pied. Que la marche soit pratiquée pour elle-même ou qu'elle agisse comme un liant entre deux autres modes de transport, elle reste un ingrédient essentiel au bon déroulement de notre mobilité quotidienne. Or, un constat d'insuffisance s'impose rapidement à l'observateur qui cherche à évaluer le degré de marchabilité de tel ou tel cheminement, espace public ou interface multimodale. Accessibilité, visibilité, lisibilité, connectivité restent le plus souvent en-deçà des standards auxquels les marcheurs pourraient légitimement s'attendre. D'une opportunité d'agrément, la marche en devient teintée d'inconfort. Résoudre ces problématiques pour redonner envie de marcher au quotidien devient désormais une priorité pour des villes qui cherchent à se hisser dans les rangs des villes créatives (Vivant, 2009) « où il fait bon vivre ». Ces villes déploient alors des stratégies de régénération urbaine pour, entre autres, augmenter leur degré de marchabilité et ainsi rehausser leur attractivité. Ainsi ce sont des préoccupations liées à la volonté d'améliorer la qualité de vie qui ont poussé les autorités de Genève et de Bilbao à entamer des démarches pour devenir des « villes marchables », comme nous le verrons dans le mouvement IV.

Cette remise en question de l'ordre des priorités entre la marche et l'automobile dans le cadre de l'essor des villes créatives ne va pas sans poser des questions d'un point de vue social, notamment en termes d'enjeux d'équité quant à l'accessibilité des ressources du monde urbain. François Ascher souligne le paradoxe qui fait que, bien que chère et nécessitant une compétence spécifique (le permis de conduire), l'automobile reste considérée comme indispensable par une grande partie de la population, notamment parmi les classes populaires : 80% des ouvriers possèdent une voiture (Ascher, 2008, p. 33).

Notons cependant que si la question de l'équité sociale face à l'accessibilité du territoire peut sembler encore vive, la tendance observable depuis un certain nombre d'années indique plutôt une diminution du taux de possession d'une voiture chez les élites dites créatives, qui peuvent s'en passer du fait qu'elles délaissent l'habitat pavillonnaire en périphérie pour réinvestir le centre, en allant habiter soit dans des quartiers anciens régénérés ou des nouveaux éco-quartiers (Da Cunha, 2007, 2008) qui ont en commun une haute accessibilité multimodale et un faible usage de la voiture¹⁴. Pour François Ascher, les raisons de ce tropisme résidentiel sont diverses, à l'image de la diversité des populations qu'il concerne : « proximité physique de nombreux services et équipements collectifs, proximité de certains emplois, existence d'un parc immobilier réhabilitable peu cher et avec de grandes surfaces, attractivité de la valeur

¹⁴ Ainsi les quartiers dits HQE (haute qualité environnementale) ont en commun d'être « particulièrement économes en énergie pour leur fonctionnement (voire d'être à énergie positive), de recycler presque tout et de limiter, autant qu'il est possible, non seulement l'usage mais la possession d'une automobile particulière. Ils trouvent leur clientèle principalement parmi des couches sociales à haute qualification travaillant dans le centre des villes » (Ascher, 2008, p. 84). Voir aussi les dossiers consacrés à ces évolutions dans la revue *Urbanisme* : « Eco-quartier », in *Urbanisme* n°348, mai-juin 2006 ; « la ville durable en question(s) », in *Urbanisme* n°363, novembre-décembre 2008.

patrimoniale du quartier et de son ambiance urbaine, faible dépendance vis-à-vis de l'automobile », sont les raisons le plus souvent avancées par les différents groupes concernés (Ascher, 2008, p. 80).

Le processus de gentrification suit ainsi un *pattern* relativement établi, qui voit se succéder diverses typologies d'habitants : étudiants, artistes et jeunes créatifs sont souvent les pionniers de la gentrification d'un quartier ancien ; ils seront ensuite suivis par des couches moyennes hautement qualifiées, plutôt jeunes, puis par des ménages âgés, voire retraités, qui quittent leur maison individuelle en périphérie pour revenir habiter « en ville » (Bidou-Zachariassen et Hiernaux-Nicolas, 2003). L'essor grandissant de ce processus de gentrification possède, selon Ascher, des causes multiples : la croissance des couches sociales moyennes et supérieures qu'elle concerne, les difficultés objectives liées à la vie suburbaine du point de vue de son accessibilité, et des évolutions des modèles de référence de la qualité de la vie urbaine (Ascher, 2008, p. 81).

La question est dès lors de savoir si ce comportement multimodal pourra se diffuser au sein des classes populaires, comme il arrive généralement après un certain temps pour la plupart des questions relatives à l'accès aux ressources urbaines, ou bien si les secteurs à haute marchabilité resteront des poches urbaines d'exception réservées aux élites. La question devient dès lors urbanistique autant que politique : quelle ville voulons-nous, et pour qui ? Pour François Ascher, il y a de bonnes raisons pour inverser la tendance qui veut que les formes urbaines qui se sont imposées dans nos sociétés au cours du XXe siècle soient liées à l'usage de l'automobile. Ascher (2008, p. 34) voit dans l'urbanisme l'une des pistes pour, en changeant la forme urbaine, sortir de cette « dépendance à l'automobile » développée par Gabriel Dupuy dans son ouvrage homonyme (1999) et reprise par Marc Wiel dans son ouvrage *Ville et automobile* (Wiel, 2002, p. 106).

Dans la section qui va suivre, nous allons énumérer les signes annonciateurs de ce passage de la ville motorisée à la ville pédestre, pour prendre le contrepied de ce qui nous annonçait Marc Wiel dans son ouvrage *La transition urbaine : le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* (Wiel, 1999).

UNE REVALORISATION DE LA VILLE COMME FIGURE MAJEURE DE LA COPRESENCE

Les villes sont autant de transformateurs électriques : elles augmentent les tensions, elles précipitent les échanges, elles brassent sans fin la vie des hommes.

Fernand Braudel

La gestion par les sociétés des problèmes de distance se décline pour Jacques Lévy (1999, 2003, 2004) en trois familles de techniques : la coprésence, la mobilité et la télécommunication. Lorsqu'une innovation intervient dans les moyens de transport ou de télécommunication, elle induit généralement une recomposition et non une remise en cause des autres formes de gestion (Allemand et al., 2004, p. 18).

Michel Lussault reprend à son compte ces technologies spatiales utilisées pour conjurer la distance, mais il inclut la télécommunication comme une sous-technologie de la mobilité, à côté de son pendant, le déplacement. Ces deux versants de la mobilité sont en articulation permanente au sein de nos sociétés actuelles. La dimension idéologique de la mobilité, capitale pour notre propos ici, est également soulignée par Lussault : « La mobilité ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques, mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Pour François Ascher, ces technologies sont loin d'avoir épuisé leurs potentialités. Elles occupent progressivement, comme l'électricité précédemment, une position générique, dans la mesure où elles pénètrent à la fois « tous les secteurs économiques et toutes les sphères de la vie sociale » (Ascher, 2009, p. 37).

Quant à la coprésence, elle implique aussi des organisations et des technologies spatiales sophistiquées, dont l'architecture et l'urbanisme, vus par Lussault comme des outils permettant de « rassembler en un même espace, en contiguïté physique, des entités et objets spatialisés, afin de rendre possibles leur relations » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 728). Pour Lussault, l'organisation spatiale de la coprésence est en rapport direct avec la question de l'urbanisation. En effet, « les logiques inhérentes à la coprésence produisent *de facto* une accentuation de la densité et, en général, une augmentation de la diversité des objets coprésents. Or le couplage de la densité et de la diversité est au fondement des dynamiques des villes et de l'urbain » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 728).

La ville, réponse historique à la question de la gestion de la distance

Ainsi, dans son principe même, la ville répond au choix de la coprésence comme modalité privilégiée : « La ville est de fait une configuration spatiale fondée sur le choix initial de privilégier absolument la coprésence. Il s'agit d'arranger les êtres, les choses, les matières de façon à ce que la proximité de contact physique l'emporte et permette aisément aux acteurs d'accéder aux services et aux possibilités offertes et de disposer du maximum de réalités sociales en un minimum de temps et de coût (social, économique,

symbolique) » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Pour François Ascher, la dynamique même de l'urbanisation est liée au potentiel d'interactions qu'offrent les villes, à leur « urbanité », c'est-à-dire, pour cet auteur, à la puissance multiforme qu'engendre le regroupement de grandes quantités de populations dans un même lieu (Ascher, 2009, p. 31). Il nous faut cependant souligner que le développement urbain corrélatif de la coprésence est un phénomène historiquement situé, antérieur à des évolutions aussi fondamentales pour l'urbain contemporain que l'électricité, le moteur à explosion ou le téléphone. Il n'est pas dit que le modèle de la coprésence soit le modèle choisi par les villes des pays émergents dont la croissance urbaine se réalise actuellement à l'ère d'Internet, des téléphones mobiles, des motocycles et des automobiles, ce qui est loin d'avoir été le cas de la majeure partie de la « vieille Europe ».

Ainsi l'Angleterre et l'Allemagne étaient déjà urbanisées à près de quatre-vingt-dix pour cent au début du XXe siècle, alors même que l'automobile, le motocycle et le téléphone n'en étaient qu'à leur tout début. L'urbanisation plus tardive de la France montre au contraire une densité bien plus faible car elle est contemporaine de l'essor de l'automobile (ce facteur est toutefois conjugué avec une plus faible densité de peuplement que celle des deux pays pionniers de l'industrialisation). Ainsi la France a pu produire des villes sensiblement moins denses et moins compactes que celles que l'on trouve en Angleterre et en Allemagne (Allemand et al., 2004, p. 32).

A mesure que croît l'intensité de la coprésence et donc que la taille d'une ville augmente, se posent les problèmes de sa structuration dans l'espace, que l'on a pu résoudre dès la fin du XIXe et tout au cours du XXe siècle en jouant sur son expansion, tant horizontale que verticale (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Cette expansion est permise par trois facteurs : sous le versant de la mobilité, nous pouvons citer le développement des tramways puis des automobiles ; sous le versant des télécommunications, celui du télégraphe puis du téléphone ; sous le versant des techniques de la construction, celui des ascenseurs, du béton armé et de la construction métallique, qui ont permis notamment l'invention des grattes-ciel. Ensemble, ces trois versants ont participé au remodelage territorial des villes et inscrit dans leur espace, selon Lussault, des différenciations fonctionnelles et sociales de plus en plus marquées (Allemand et al., 2004, p. 27).

Les exigences de croissance et de fonctionnement des villes ont ainsi engendré une forte mobilisation scientifique et technique pour accroître les performances de la circulation des personnes, des biens et des informations. Des progrès considérables ont ainsi été réalisés tant dans le domaine du transport que celui du stockage. A l'instar de Michel Lussault, François Ascher identifie l'électricité en particulier comme un facteur décisif dans la libération des potentialités d'extension des villes, verticalement avec les ascenseurs, horizontalement avec le tramway, le télégraphe et le téléphone (Ascher, 2009, p. 37).

Pour Marc Wiel, le phénomène historique de l'accroissement de la densité urbaine au fur et à mesure de la progression démographique était la conséquence du coût élevé de la mobilité qui se mesurait alors en

temps et en effort physique¹⁵. Pour cette raison, au-delà d'une certaine population, les villes croissaient plus par densification que par extension. Elles perdaient ainsi beaucoup moins de leur unité initiale de fonctionnement que si elles avaient crû seulement par extension. La densité permet d'accroître avec économie, si l'on peut dire, le potentiel d'interactions par habitant. Par conséquent, Wiel fait remarquer qu'historiquement, la densité « est moins une donnée résultant d'une préférence culturelle qu'une nécessité liée à la pénurie de temps mobilisable pour effectuer les interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine, dès que le nombre d'habitants devient important » (Wiel, 2002, p. 23). La ville constitue ainsi, pour Michel Lussault, une des réponses organisationnelles possibles apportées par les groupes humains à la question de la séparation et de la distance (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 727).

La mobilité prend le pas sur la coprésence pour gérer la distance

Nous pouvons faire le constat que pendant des siècles, cette réponse a plutôt bien fonctionné : la coprésence a maintenu sa suprématie sur les deux autres modes en termes de gestion de la distance. En revanche, l'époque qui vient de s'achever avec le tournant du siècle dernier a vu s'imposer, avec la révolution industrielle et l'essor des modes de transport motorisés, la mobilité au sein de ce trio. C'est l'arrivée des modes motorisés qui change la donne, avec la mise à disposition d'une vitesse « bon marché » (Wiel, 2002, p. 23). Mais le temps ainsi économisé pour franchir de larges distances est rarement réinvesti dans une minimisation des déplacements. Ce gain de temps est plutôt mis à profit pour élargir nos univers de choix en parcourant de plus longues distances (Joly, 2005). Wiel en donne un exemple prégnant en ce qui concerne l'habitat : « si donc nous n'optimisons pas le temps, nous optimiserons autre chose (l'argent, l'effort physique, l'investissement foncier (taille et prix), l'agrément du site ou son prestige, le maintien d'attaches familiales, etc.), en fait tout ce qui joue dans la compétition pour l'espace au sein du marché de l'habitat » (Wiel, 2002, p. 40). Les exemples pourraient être multipliés pour les autres domaines de la vie urbaine qui font l'objet de choix quant à l'allocation de nos divers ressources.

Pour Marc Wiel, la ville se présente alors comme l'univers élargi de ces choix puisque elle constitue l'agencement par excellence des lieux de la coprésence. Densité résidentielle et vitesse forment un couple étroitement dépendant où l'un croît quand l'autre décroît et réciproquement. Cette interdépendance est caractéristique de l'écosystème urbain. Pour cette raison, vouloir gagner encore un peu de temps dans les déplacements en territoire urbain en accroissant la vitesse est un objectif illusoire, car la recomposition de la ville vient progressivement grignoter le temps gagné (Wiel, 2002, p. 29).

Avec les degrés de liberté supplémentaires introduits par ces gains de vitesse, la mobilité devient alors le moyen privilégié d'assurer quotidiennement la coprésence nécessaire aux interactions sociales, en passant

¹⁵ La liaison Paris-Marseille demandait 12 jours en 1765, 8 jours en 1780 (...), 80 heures en 1834 et 13 heures en 1887 (Arbellot, 1973 ; Stundeny, 1995). François Ascher relève qu'il nous est difficile aujourd'hui d'imaginer ce que pouvaient être, pratiquement jusqu'au milieu du XIXe siècle, des économies et des sociétés profondément enfouies et engluées dans l'espace, en raison de l'énorme viscosité des transports terrestres. (Allemand et al., 2004, p. 52).

d'un lieu de la coprésence à un autre. Ces lieux de la coprésence ne sont rien d'autre que les divers composants urbains : le domicile, le lieu de travail, l'équipement collectif et l'espace public. La ville est l'agencement spatial de ces quatre types de composants (Wiel, 2002, p. 24). Wiel décrit ainsi la ville comme un « système d'interactions sociales » que les ménages et les entreprises cherchent à optimiser en ayant recours soit à la mobilité soit à l'agencement urbain. La diversité des attentes et l'inégalité des ressources des acteurs expliquent pour Wiel l'existence des différents marchés (foncier, immobilier, emploi, services) et leur dépendance des conditions de la mobilité. Ce processus de maximisation des interactions sociales (et non de minimisation des déplacements) détermine, à travers des facteurs comme la vitesse et la densité, l'ampleur spatiale de la ville et des unités de voisinage, mais produit aussi une déstabilisation (décomposition-recomposition) de la cité existante, dont la production n'a pas été optimisée dans l'histoire selon les mêmes critères. Wiel estime que du point de la régulation de la mobilité individuelle, le choix de la vitesse est stratégique. En effet, elle est la variable clé de « l'écosystème urbain ». Quant à l'agencement urbain, si l'auteur déplore le peu de marge de manœuvre tenu par les collectivités locales en matière de régulation de l'intensité de la périurbanisation, il souligne en revanche leur capacité à contrer le degré d'éparpillement par une offre foncière suffisamment abondante en première couronne (Wiel, 2002, pp. 8-10).

L'ubiquité des télécommunications revalorise la coprésence

La première décennie du XXI^e siècle connaît quant à elle une nouvelle reconfiguration du trio *coprésence – mobilité – télécommunications*, avec cette fois-ci une montée sans précédent des télécommunications, et en particulier des télécommunications mobiles, comme vecteur privilégié d'accès. Le local n'est ainsi plus, pour François Ascher, le lieu obligé de la plupart des pratiques sociales dans les divers champs du travail, de la famille, des loisirs. Les nouveaux instruments de transport et de communication se combinent pour ouvrir l'éventail des choix en matière de localisation des résidences et des activités, et changent la nature du « local » : celui-ci n'est plus hérité ou contraint, mais il rentre dans les logiques réflexives des individus, « dans des arbitrages d'autant plus complexes que les individus ont les moyens de se déplacer et de télécommuniquer » (Ascher, 2009, p. 45).

Ce déplacement du curseur vers la mobilité, puis la télécommunication, et désormais les deux combinées, a eu de profondes conséquences sur la manière dont la valeur d'accès a investi de nouveaux outils « nomades », à l'instar du téléphone portable, qui en plus d'assumer une fonction d'outils de communication deviennent des outils d'organisation de nos mobilités désormais multimodales. Ces outils portables font donc désormais partie de la vie en mouvement, une tendance qui ne semble pas prête à s'inverser (Brown et al., 2002, cité par Urry in Allemand et al., 2004, p. 48). Cette évolution se fait au détriment de certains outils de mobilité monomodale consacrés, comme a pu l'être la voiture pendant tout le siècle dernier. Cela ne veut pas forcément dire que les valeurs fondamentales liées à la mobilité soient en recul, mais qu'en tout cas certaines de ses expressions phénotypiques, telles l'automobilité, le sont.

En effet, l'intérêt de l'automobilité a longtemps été mesuré à l'aune des distances à franchir. Néanmoins,

nous constatons aujourd'hui que la question de la distance peut désormais être surmontée d'autres manières, y compris par la convergence entre mobilité et télécommunication dans cette entité hybride qu'est la communication nomade, attachée directement au corps qui marche. A la lenteur supposée du déplacement pédestre s'ajoute désormais, avec l'accessoirisation du marcheur (Lavadinho et Winkin, 2004, 2008 ; Lavadinho 2006b ; 2008f ; 2010k) et notamment l'usage répandu du *smartphone*, une extension ubiquitaire de sa personne dans l'espace et dans le temps. En effet la mobilité connaît un processus d'incorporation physique (au sens littéral du terme) au fait urbain, processus transcrit par la notion de l'internet physique (*physical internet*) ou internet des objets, et se retrouve sublimée dans les technologies sans fil et plus globalement dans un processus de nomadisation générale des objets et des environnements que l'on emporte désormais avec soi où que l'on aille. Les espaces publics eux-mêmes communiquent désormais, nous l'avons vu, avec les marcheurs. Ce recours aux réseaux sociaux configure des formes de dialogue inédites et encore impensables au début des années 2000 (pour rappel, Facebook a été créé en 2004, Twitter en 2006).

François Ascher relève aussi que les nouvelles technologies de communication et d'information font paradoxalement monter la valeur de la coprésence. En banalisant tout ce qui se médiatise, se transporte et se stocke, ces technologies donnent une valeur nouvelle à ce qui ne se médiatise pas, à ce qui se touche, se goûte, se sent, à ce qui se passe en direct, avec les autres, au milieu des autres. Le boom des activités sportives et de la restauration de loisirs (Bell and Valentine, 1997 ; cité par Ascher, 2009, p. 230), la croissance des mobilités liées aux rencontres familiales et amicales, l'importance que prennent les grands événements, sont autant d'indices de l'importance renouvelée du face à face et de l'expérience directe dans la vie urbaine (Ascher, 2009, p. 230).

Ainsi, contrairement aux pronostics pessimistes de certains auteurs qui prévoyaient que l'individualisation et les technologies de l'information allaient provoquer une implosion des villes où les citoyens délaisseraient les espaces publics pour l'intimité de leurs maisons et leurs écrans, Ascher souligne que l'on assiste au contraire à une dynamique qui redonne de l'importance à l'espace public en général et à la rue en particulier (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009). Un bel exemple de cela est le succès que rencontrent aujourd'hui les terrasses de café dans les villes du monde entier. Ces terrasses qui permettent d'être seul ou à plusieurs, au milieu des autres, sont aussi des lieux propices pour des rencontres imprévues, pour faire éclore la sérendipité (Ascher, 2009, pp. 93-94).

LES SIGNES ANNONCIATEURS

Signe I – La marche devient un objet culturel

A l'instar des villes néerlandaises et danoises qui fonctionnent sur la base d'une culture du vélo reconnue et partagée même par ceux qui ne sont pas cyclistes, nombre de villes européennes sont en train de faire émerger une culture de la marche dont les signes annonciateurs peuvent être repérés chez des acteurs appartenant à divers univers culturels : élus et techniciens, artistes et designers urbains, cinéastes et écrivains, journalistes et chercheurs s'emparent tour à tour de la marche et en font collectivement, par la sédimentation de leurs actions successives, un objet de culture partagée. Les magazines consacrent une part toujours plus importante de leur offre rédactionnelle à des pratiques liées à la marche, qu'il s'agisse de tourisme culturel (Origet du Cluzeau, 2000 (1ère éd. 1998)) ou de bien-être corporel (wellness/fitness). La mode et le design ne sont évidemment pas en reste : objets, vêtements et accessoires répondent de mieux en mieux aux nouvelles exigences de mobilité, même si les progrès sont plus notoires dans le domaine de la marche « loisirs » que celui de la marche « citadine ». Analysons donc de plus près l'émergence de ces diverses mouvances qui reintègrent la marche à la constellation actuelle des pratiques culturelles urbaines.

Alain Bourdin souligne que même si les modalités de la mobilité sont appelées à changer radicalement, celle-ci restera dans la durée une composante majeure du fonctionnement social et de la culture (Bourdin, 2007, p. 16). Nous pouvons ainsi voir dans ce nouvel investissement de la valeur « marche » l'indice non pas seulement d'une mode, mais d'un phénomène culturel de grande ampleur, qui réinstallerait la marche au cœur de l'expérience urbaine quotidienne. En tant que culture non monétarisée, la culture de la marche n'a pas de réelle valeur. Elle ne peut s'échanger directement. Il s'agit alors d'attribuer à la marche urbaine une valeur de bien symbolique. Octroyer une valeur matérielle à la marche, c'est lui donner les moyens de s'insérer dans l'économie des biens symboliques. Le rapport à la rareté est important dans ce processus. La marche est un bien commun, propre à toute l'humanité. Comment augmenter son aura de rareté et d'unicité pour qu'il puisse acquérir une disposition à la transsubstantiation symbolique ?

Bernard Lamizet (2000) indique que la médiation culturelle ne s'inscrit pas seulement dans des pratiques et dans des œuvres : elle s'inscrit aussi dans des logiques politiques et dans des logiques institutionnelles. Selon cet auteur, la médiation culturelle fonde « les langages par lesquels les hommes peuvent penser leur vie sociale, peuvent imaginer leur devenir, peuvent donner à leurs rêves, à leurs désirs et à leurs idées, les formes et les logiques de la création ». La ville événementielle – l'un des avatars que peut prendre cette médiation – a partie liée avec la marche. En effet, les autorités publiques sont de plus en plus nombreuses à produire de l'événementiel festif à caractère ambulatorio : il s'agit de marcher d'un site à l'autre, parfois sur des itinéraires qui font plusieurs kilomètres, le plus souvent au sein d'une foule euphorique. La popularité de ces « événements péripatéticiens » ne date pas d'aujourd'hui, mais la vigueur renouvelée de ces rassemblements en plein air doit nous interroger, à une époque où la dimension loisirs du chez-soi a pris une prépondérance sans commune mesure avec son rôle relativement mineur par le passé. En tête de

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

ces événements caracolent bien sûr les traditionnels carnivals. Mais nous pouvons aussi énumérer des jouissances plus modernes, comme la Gay Pride à Berlin ou à Zurich, la Fête des Lumières et les Nuits Sonores à Lyon, le Festival Arbres & Lumières à Genève, les Nuits Blanches à Paris, la Museum Mile à New York, la Fête de la Musique ou encore la Nuit des Musées qui se déploient dorénavant simultanément dans plusieurs villes d'Europe. Tous ces événements drainent des centaines de milliers, voire des millions de spectateurs en quelques jours, preuve éclatante du fait que la marche, dans sa dimension collective et ludique, est devenue un aspect central de la vie culturelle de nos villes. La concurrence accrue entre les villes exacerbe la tendance qu'oppose chaque ville, pour se démarquer, de recourir à une communication réflexive sur son identité et son image de marque. La ville qui communique sur la ville, la ville qui s'expose et qui se donne à voir, n'est plus l'apanage des touristes mais aussi de autochtones, avec une communication ciblée produite spécialement pour les habitants de la cité, qui passe désormais de façon quasi obligée par ces grands rassemblements déambulatoires (Lavadinho, 2011e).

Certes, la communion collective qui se noue autour de la marche joyeuse n'est pas un phénomène nouveau. De tout temps, les villes ont produit des fêtes, des cérémonies et des cortèges, qu'il s'agisse de défilés militaires, d'entrées royales ou de processions religieuses. Parmi les plus connus et les plus anciens de ces événements, les carnivals ont longtemps assumé des fonctions de catharsis sociale: aujourd'hui les carnivals deviennent des méga événements organisés de manière très rationnelle par les municipalités dans le cadre de leur politique globale de communication. Des villes comme Rio ou Salvador de Bahia, Nice, Venise, Bâle ou Cologne se sont placées sur la carte mondiale des villes festives grâce à la médiatisation de leur Carnaval, renforçant ainsi leur image et leurs spécificités. Dans un double mouvement de sécularisation et de professionnalisation, de nouveaux registres festifs se sont mis en place ces dernières années, en empruntant leurs techniques de mise en scène au cinéma ou à la danse. A leur imagerie éminemment spectaculaire font écho leurs circulations de plus en plus chorégraphiques. La dimension performancielle augmente et investit les espaces publics comme autant de scènes, circonscrites au sein d'un circuit balisé.

Le commun dénominateur de toutes ces fêtes, anciennes et nouvelles, c'est qu'elles rassemblent des masses importantes de spectateurs qui déambulent à travers la ville. Les fonctions sociales du rassemblement festif décrites par Durkheim (2007 (1^{ère} éd. 1893)) sont réactivées par cette mise en scène de la société qui se donne à voir et ce faisant prend conscience d'elle-même. La déambulation permet aussi une réappropriation dynamique de la ville, qui se livre sous des éclairages inédits, y compris au sens littéral du terme : il suffit de regarder le soin toujours plus extrême accordé à la mise en lumière de ces déambulations festives et plus généralement de la ville la nuit (Cauquelin, 1977 ; Cartier, 1998 ; Deleuil, 1994 ; Deleuil et Cauquil, 2009 ; Espinasse, Heurgon et Gwiazdzinski, 2005 ; Gwiazdzinski, 2005, 2007 ; Narboni, 1995 ; Espinasse et Buhagiar, 2004 ; Masbouni (éd), 2003). La nuit est en effet le moment dédié par excellence à la fête déambulatoire. Cette dimension événementielle et festive des villes d'aujourd'hui nous semble offrir aux marcheurs une opportunité, qui pour être ludique n'en est pas moins

politique, d'asseoir leur *empowerment collectif* (voir plus loin le chapitre dédié à cette notion). Il ne faut pas oublier qu'à cet égard ce sont les marcheurs eux-mêmes qui d'une certaine façon font événement. C'est bien parce que les gens y marchent qu'un lieu devient un site festif. D'autres marcheurs se joignent à aux premiers, et là où ils se trouvent devient « là où ça se passe ».

Cet effet d'entraînement de la foule, décrit déjà par Georg Simmel dans son ouvrage *On individuality and social forms*, édité par Donald Levine (1971 (éd. orig. angl. 1907-1918), ainsi que par Gabriel Tarde dans son ouvrage *On communication and social influence*, une sélection de papiers choisis et édités par Terry Clark (1969), est le plus clairement visible aujourd'hui dans les micro-phénomènes que constituent les *flash mobs*, les *critical mass* et autres rassemblements sur la voie publique, dont le caractère d'improvisation augmente avec la portée de plus en plus immédiate des moyens de communication convoqués pour leur donner corps. De plus en plus, la messagerie instantanée via sms ou les réseaux sociaux prend le pas sur les relais classiques. L'intérêt du phénomène réside surtout dans le fait que ces communications se font en temps réel, par et pour « l'homme de la rue » qui se trouve *déjà* en mouvement.

Qu'ils soient autochtones ou touristes, les participants à ces événements où toujours règne une dimension ludique, qu'ils soient de nature contestataire ou festive, y gagnent donc, par le simple fait de marcher ensemble *pour marcher ensemble*, une nouvelle audace. Ils arpentent la ville, en (re)découvrent les lieux signifiants et surtout découvrent d'autres manières d'y accéder. Une fois les lampions ou les mobiles éteints, les cheminements créés à l'occasion de ces fêtes et de ces rassemblements peuvent, par leur trace mémorielle, s'inscrire dans les rythmes de la quotidienneté. Pour mieux comprendre comment la marche festive, bien qu'occasionnelle, peut déteindre sur les comportements quotidiens le reste de l'année, nous renvoyons le lecteur au mouvement II où nous analyserons de manière plus approfondie les dynamiques qui sous-tendent trois de ces événements festifs, la Fête des Lumières à Lyon, Paris-Plages et le Festival Arbres et Lumières à Genève.

Signe II – Le touriste arpenteur de l'urbain familial

L'essor exponentiel du tourisme urbain (Cazès et Potier, 1998 ; Crouch, 1999) au cours des deux dernières décennies – corrélatif en Europe au développement de l'offre aérienne low-cost¹⁶ accompagné d'une transformation de l'offre hôtelière et de restauration au sein des villes elles-mêmes – a joué un rôle non négligeable dans une évolution qui consacre aujourd'hui la marche en ville comme l'une des principales activités touristiques au niveau européen et mondial. Cette évolution s'est traduite par un glissement de la valeur hédonique de la marche-loisir, traditionnellement pratiquée sous forme de randonnée ou de promenade au sein de grands espaces ouverts (à la montagne, au bord de la mer ou à la montagne), vers la marche pratiquée en ville lors de séjours plus courts, généralement de l'ordre du week-end prolongé. Le « touriste marcheur » est ainsi devenue une figure incontournable pour les politiques

¹⁶ Pour rappel, le lancement d'Easyjet a eu lieu en 1995.

touristiques de la plupart des villes.

Ce phénomène est d'autant plus marqué au sein des villes européennes, dont le marketing est très axé sur leur qualités d'agrément liées à de bonnes conditions de marchabilité et de séjour urbain. Certaines villes, à l'instar de Venise, Amsterdam ou Bruges, étaient depuis longtemps reconnues pour leurs qualités marchables. Le succès touristique de ces villes à canaux où les rues sont pour la plupart libres de circulation automobile est depuis toujours lié à ce haut degré de marchabilité. Depuis les années 1980, bien d'autres villes, dont les conditions de marchabilité n'étaient pourtant pas *a priori* aussi propices, leur ont emboîté le pas avec des politiques fortes de création et de rénovation d'espaces publics marchables. Parmi les villes pionnières nous pouvons compter Copenhague, Barcelone ou Bilbao, qui ont toutes les trois choisi déjà depuis quelques décennies déjà de se « vendre » comme des villes touristiques où il fait bon marcher et à qui cette stratégie a parfaitement réussi. Depuis, d'autres villes à fort potentiel attractif ont suivi –à commencer par Londres qui a fait le pari de d'être « la capitale la plus marchable » d'ici à 2015 (voir le chapitre dédié au projet *Legible London* dans le mouvement II).

Cette tendance a été favorisée par le développement de l'avion et du TGV, moyens qui ont largement remplacé l'usage de la voiture pour la visite des villes européennes. Ces modes de la grande vitesse se couplent étrangement bien à la marche : ils projettent rapidement les touristes sur place pour leur laisser ensuite toute liberté de visiter à pied des quartiers hors des sentiers battus. Là réside justement le deuxième glissement observé depuis une décennie. A la tendance qui consistait à visiter les principaux monuments, les *Must See Sights* vantés par les brochures touristiques, se substitue désormais une tendance qui privilégie la visite vagabonde, au gré des hasards et des envies d'exploration du moment, des lieux ordinaires qui composent le quotidien des autochtones. Ainsi la visite de la ville quitte l'hypercentre pour investir des quartiers résidentiels, la flânerie quitte les rues piétonnes marchandes pour se glisser le long de rues parfaitement anodines. Cette nouvelle attitude adoptée par les visiteurs consiste finalement à investir le quotidien urbain d'une ville, à s'imprégner « en habitué » d'une atmosphère dont le devoir de représentation s'affiche désormais comme celui de devenir d'emblée familière.

Nombre de guides urbains surfent sur cette vague de familiarité, à commencer par les Cartoville des Editions Gallimard, un modèle du genre. Conçus dans un esprit contemporain, ces guides sont rédigés avec l'aide d'auteurs locaux qui livrent les clefs de leur ville, pour en restituer l'âme et en rendre le côté vivant. Ils s'adressent, selon les éditions Gallimard¹⁷, au voyageur « qui souhaite découvrir en profondeur les différents quartiers d'une ville, à pied ou par les transports en commun, pour, l'espace d'un court séjour, pouvoir vivre la ville au rythme de ses habitants ». Le principe est donc d'organiser une ville par quartiers, plans à l'appui, selon le principe « Un quartier, une carte, des bonnes adresses ». Ces guides « tout-en-un » permettent dès lors « de vivre une ville comme ses habitants la vivent et de s'intégrer, en toute liberté, au cœur de la cité ».

¹⁷ Source : http://www.gallimard.fr/GuidesGallimardLoisirs/Control.go?action=gnav&page=/Collections/coll_carto_cartoville



Figure 2 - Les guides Cartoville de Gallimard et Time Out sont représentatifs d'une nouvelle génération de guides touristiques qui s'adressent à l'autochtone qui sommeille en chaque touriste urbain.
Source : Google images @ Gallimard, Time Out

D'autres guides, comme *Time Out*, familiarisent le touriste au même titre que l'autochtone avec les opportunités à saisir en temps réel au moment de la visite. Cette approche informationnelle, éphémère et constamment renouvelée, diffère substantiellement de l'approche statique et immuable des guides d'antan. L'essor actuel de la géocontextualisation de l'information reçue sur smartphone accentue encore cette tendance. C'est ainsi que bien des monuments et hauts lieux au sein des grandes métropoles s'équipent désormais de comptes Twitter et Facebook pour être présents sur les réseaux sociaux et informer en temps réels leurs potentiels visiteurs des derniers événements.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 3 - La Highline à New York est l'un des hauts lieux par excellence fréquentés par les touristes marcheurs. Elle s'est dotée d'un compte twitter pour annoncer en temps réel à leurs potentiels visiteurs se qu'y s'y passe et les raisons d'y venir. Il est intéressant de noter que le public abonné est en continuelle croissance. Cette image, téléchargée en 2010, montrait à l'époque 5'381 abonnés. Ce nombre a plus que doublé en à peine une année pour atteindre désormais 13'226 abonnés (chiffres actualisés au 16 août 2011).

Signe III – Les classes créatives übermobiles préfèrent marcher

L'autre élément moteur essentiel de cette évolution favorable à la marche reste, aujourd'hui comme hier, lors du précédent grand essor de la marche urbaine au cours du XVIIIe et XIXe siècles, le comportement des élites (Lavadinho, 2010h). De fait, depuis l'avènement de nos sociétés urbaines, la mobilité est un facteur discriminant et un vecteur de différenciation sociale. L'ascension sociale rime le plus souvent avec un accès illimité à un plus grand nombre de réalités sociales et spatiales, alors que l'exclusion sociale implique quant à elle le plus souvent un accès restreint aux activités et aux lieux que le monde peut offrir (Lévy et Lussault, 2003 ; Davis, 2000, 2006 (éd. orig. angl. 2006)). Cet accès, nous l'avons vu, peut s'effectuer de trois manières : par la coprésence, la mobilité et la télécommunication.

L'analyse fine des signes subtils de différenciation sociale qui se lisent dans les processus d'accessoirisation piétonne (Lavadinho et Winkin, 2004, 2008 ; Lavadinho 2006b ; 2008f ; 2010k) et le décryptage des valeurs que notre société attache plus que jamais à l'accessibilité¹⁸ tel qu'a pu le faire Jeremy Rifkin dans son ouvrage *L'Age de l'accès* (2000), peut dès lors éclairer les raisons qui font du

¹⁸ Tout en n'associant plus forcément cette accessibilité au couple vitesse-distance, si bien incarné par la polarité de la mobilité, mais plutôt au couple « proximité & connectivité », mieux incarné par les deux autres polarités : télécommunication et coprésence.

capital mobilitaire¹⁹, envisagé au sens large comme cette capacité d'usufruit de tout ce que la ville peut offrir, l'un des enjeux majeurs pour les élites actuelles (Lavadinho, 2010h).

La reconstruction de la ville sur elle-même offre des opportunités pour voir revenir de plus en plus de citadins à fort pouvoir d'achat dans des habitats à caractère central (Bidou-Zachariansen et Hiernaux-Nicolas, 2003). Deux aspirations de résidentialité ont actuellement le vent en poupe auprès de ces élites : les quartiers anciens du centre des grandes villes (et depuis peu également des villes moyennes) ; les nouveaux quartiers situés en couronne et bâtis le plus souvent sur des friches industrielles juxtaposées à des interfaces de transport en respectant des critères de densité, mixité et compacité semblables à ceux des centres (Da Cunha, 2007, 2008).

Ces citadins aisés et très qualifiés peuvent être jeunes et moins jeunes, vivent généralement seuls ou en couple sans enfants (Beck-Gernsheim, 2000), et sont caractérisés par un statut socio-professionnel et un mode de vie qui en font le plus souvent des *übermobiles*. Cette catégorisation a été élaborée par les tenors (Bauman, 2007 ; Beck, 2002 ; Bridge 2007 ; Lamont et Aksartova, 2002 ; Nava, 2002 ; Pollock, 2007) du courant du Cosmopolitisme (*Cosmopolitanism*) pour décrire ces individus à haut capital mobilitaire²⁰ : leurs activités autant que leurs réseaux sociaux se déploient dans ce que Pierre Veltz nomme l'économie d'archipel (1996), faisant référence à l'Archipel Mégapolitain Mondial conceptualisé par Olivier Dollfus dans son ouvrage *La Mondialisation* (2007 (éd. orig. 1996)). Grands consommateurs de l'avion (Cwerner et al., 2009) et du TGV, mais aussi du taxi une fois arrivés à leur destination, ils choisissent le plus souvent de se passer de voiture, dont la fonction pourvoyeuse de distinction, au sens qui lui octroyait Pierre Bourdieu (1979), s'est peu à peu estompée suite à sa diffusion toujours plus élargie vers les classes populaires. Ils lui préfèrent désormais le vélo ou la marche pour leurs déplacements de proximité. C'est ainsi que peu à peu ces modes actifs, hier encore perçus comme « ringards », se transforment en modes « branchés » (Lavadinho, 2010h). Ne représentent-ils pas le luxe ultime, celui de la liberté de mouvement et du temps pour soi, dans une société de la vitesse où celui-ci est compté ? Etrange renversement de situation, qui ne va pas sans quelques parallèles à tirer avec cet autre moment de l'histoire où les élites sont descendues de leur carrosse pour inventer ce temps de la promenade sur les grands boulevards (Lavadinho, 2010h).

La marche au cœur de la différenciation sociale des élites, hier comme aujourd'hui

Pour déceler les points communs entre le renouveau de la marche urbaine aujourd'hui et son premier essor au cours de la période faste de la Renaissance, il nous faut revenir ici en arrière, lors des tous premiers balbutiements de notre civilisation dite des loisirs. C'est au cours du XVIII^e siècle que le monde urbain a réinventé le trottoir, l'un des premiers aménagements de l'époque entièrement dédiés à la marche

¹⁹ Nous reviendrons plus longuement sur la notion de capital spatial et de capital mobilitaire dans la prochaine section.

²⁰ *Idem*.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

(voir encadré ci-après). La marche oisive vers la découverte de nouvelles contrées autant que la promenade ostentatoire en milieu urbain ont à cette époque toutes les deux le vent en poupe, ayant rapidement été confortées au rang des ces activités qui étaient l'apanage des élites, contrairement à la marche utilitaire et forcée qui restait le lot du *péon*, qui ne marchait quant à lui pas par choix, mais par nécessité.

Au cours du XXe siècle, en revanche, l'essor de l'industrie automobile, puis aérienne, ont condamné la marche à un lent déclin tant pour les voyages au long cours que pour un usage quotidien en milieu urbain. « Toujours plus vite, toujours plus loin » : tel était le mot d'ordre.

L'arrêt de l'exploitation commerciale du Concorde en 2003, survenant dans le sillage du crash de Gonesse en 2000 et des attentats du 11 septembre 2001 à New York (soit à peine 27 ans après la réalisation de ce rêve supersonique) signe-t-il la fin du mythe de la vitesse pour les élites ? Les fortes restructurations qu'ont connues les industries aérienne et automobile cette dernière décennie témoignent en tout cas, au-delà des crises énergétique et financière, d'une crise des valeurs (Lavadinho, 2010h).

Il n'est pas anodin de constater que le nouveau souffle que la marche semble connaître auprès des élites du XXIe siècle, tant pour de grands périple qui traversent les frontières²¹ que pour les déplacements de tous les jours, s'accompagne d'une démocratisation à outrance et d'une conséquente dévalorisation de l'automobile ainsi que de l'avion. La valeur fonctionnelle de ces deux avatars de la vitesse est banalisée, au détriment de leur valeur iconique et statutaire. Si les pratiques de gestion de la distance continuent de faire appel à ces deux modes et semblent même augmenter en se diffusant auprès des couches plus populaires de la société, leur déclin dans les imaginaires semble quant à lui bel et bien amorcé. En Europe, les grands gagnants de ce déclin en termes de parts modales sont le TGV pour ce qui est des déplacements intervilles et les modes partagés (Clochard et al., 2008) et les modes actifs pour ce qui est des déplacements au sein des villes. Perçus comme plus durables, plus sains et plus agréables, la marche et le vélo gagnent la faveur de ces bourgeois bohèmes décrits par David Brooks (2000) et de ces classes créatives décrites par Richard Florida (2002) et Elsa Vivant (2009).

²¹ Aux yeux de Pascal Amphoux le Radweg dans la Ruhr, chemin dont le nom trompeur pourrait faire croire qu'il est l'apanage du vélo mais qui connaît dans les faits de très fortes proportions d'usages pédestres, est l'un des projets européens les plus emblématiques de cette tendance à opérationnaliser la marche sur de grands territoires, puisqu'il met en réseau une population de cinq à six millions d'habitants dans un territoire de 200 km sur 80 km (Amphoux, 2004).

Nous avons pour notre part mis en exergue dans ce travail la création en Suisse du dispositif d'information SuisseMobile, qui valorise le réseau de cheminements pédestres à l'échelle nationale à vocation première de loisirs, avec un fort accent mis sur les complémentarités avec les autres modes actifs et les transports publics. Ce dispositif accorde une attention particulière aux sorties de loisirs de relativement courte durée dans un cadre urbain, en mettant en valeur les tronçons qui traversent les agglomérations ou qui relient les divers bassins fonctionnels du plateau suisse. C'est cette facette du projet qui nous importe le plus ici pour notre propos sur la marche urbaine. Du fait de la prépondérance croissante de la mobilité de loisirs et de ses effets de plus en plus structurants sur l'ensemble de la mobilité, nous pensons que ces évolutions des perceptions et des pratiques de la marche dans le cadre des loisirs continueront d'avoir des répercussions positives tant au niveau des représentations qu'au niveau des pratiques de la marche urbaine.

L'invention du trottoir à la faveur de la promenade urbaine ²²

« J'ai tant couru pour faire le tableau de Paris que je puis dire l'avoir fait avec mes jambes... »

Louis-Sébastien Mercier

Prenons l'avènement du trottoir comme fil directeur de l'importance nouvelle de la marche d'agrément. Connu dans l'antiquité, le trottoir a disparu au cours du Moyen Âge, au profit de la rigole qui récoltait l'eau pluviale et les débris au milieu de la chaussée. Il réapparaît à Londres au XVIII^e siècle. Lors de sa reconstruction après le Grand Incendie de 1666, la ville avait profondément remanié son espace urbain, dessinant quelques axes majeurs dédiés à la circulation et créant les premiers squares.

Paris connaît un exemple précoce de trottoirs avec la construction du Pont Neuf, mais il ne sera pas repris. Ce n'est qu'en 1781 que le premier trottoir pavé entièrement dédié aux piétons verra le jour à Paris, rue de l'Odéon, mais malgré les appels répétés de Louis-Sébastien Mercier, dans son ouvrage monumental *Tableau de Paris* (2006, éd. orig. 1781-1790), à répandre l'usage des trottoirs à Paris comme l'on pouvait le voir déjà à Londres à cette époque (Londres verra toutes ses rues dotées d'un trottoir dès 1823), le trottoir de la rue de l'Odéon n'a pas non plus suscité de vrai enthousiasme quant à sa généralisation, qui ne surviendra qu'à la faveur d'une nouvelle technique utilisant le bitume, appliquée pour la première fois en 1835 sur le Pont Royal. Sa rapidité et son moindre coût ont alors permis de multiplier exponentiellement les kilomètres de trottoirs, passés de 16 en 1833 à 275 en 1848. Quelques années plus tard, le trottoir semble enfin fermement établi dans la Capitale, avec l'édiction en 1856 de règles de construction standardisées en fonction de la largeur des rues.

Au début du XX^e siècle, avec l'apparition de l'automobile, les piétons sont canalisés sur les trottoirs de manière beaucoup plus massive qu'auparavant. Ceci pose de problèmes d'encombrement, que certains urbanistes espèrent résoudre simplement en « rajoutant plus de la même chose »²³. Ainsi par exemple Emile Massard conclut après calcul que l'encombrement des trottoirs s'avère un faux problème : « On admet généralement qu'un mètre carré est couvert par quatre personnes, debout, les uns à côté des autres, sur deux rangs. Un passant occuperait donc une surface de 25 décimètres carrés. Mais en réalité, lorsqu'il y a foule, et foule compacte, l'espace occupé par un piéton est beaucoup plus petit. Un mètre carré peut recevoir jusqu'à neuf ou dix personnes de corpulence moyenne... L'encombrement total, c'est-à-dire l'espace qu'il serait nécessaire pour contenir l'ensemble des habitants concentrés au même endroit, est de 68 hectares... Or la surface des trottoirs des voies publiques de Paris, non compris les jardins et les squares, est de 672 hectares. Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir pour la circulation des piétons. Elle est largement assurée pour un long avenir. » (Massard, 1910). L'histoire a pourtant rapidement mis à mal cette prédiction.

Après des décennies de négligence, voire de suppression pure et simple pour faire de la place aux modes motorisés (Flonneau, 2003, 2005), l'urbanisme contemporain a nouveau une large place aux trottoirs et en conçoit même de nouvelles sortes, à l'instar des trottoirs traversants. Cela indique le récent changement de statut de cet espace, à nouveau valorisé, reflétant le fait que dans la ville telle qu'on la conçoit aujourd'hui les piétons ont à nouveau priorité. Ainsi à Paris, pour prendre un exemple emblématique, l'on a supprimé les contre-allées des Champs-Élysées, pour laisser plus de place à la promenade.

Dans le sillage de la reconstruction du réseau de tramways dans un grand nombre de villes, l'élargissement des trottoirs fait d'ores et déjà partie des options habituellement prises lors de chaque remaniement des voies publiques. Une fois devenus la norme, les trottoirs élargis pourront se multiplier y compris au sein des villes qui ne bénéficieront pas de tramway, car ils feront partie du minimum attendu partout en milieu urbain.

²² Nous tenons à remercier ici le Professeur Christophe Loir, historien à l'Université Libre de Bruxelles, dont les travaux sur le contexte de la renaissance du trottoir, en lien avec l'essor de la Promenade à l'époque des Lumières, ont constitué la source d'inspiration principale pour la rédaction de cet encadré. D'autres sources ont également été consultées sur Internet, dont : Wikipédia (<http://fr.wikipedia.org/wiki/Trottoir>, consulté le 6 mai 2011) Evénement.fr (article de Julie de la Patellière de mars 2010 : <http://www.evene.fr/lieux/actualite/definition-trottoir-pietons-public-2599.php> et <http://www.evene.fr/citations/mot.php?mot=trottoir>, consultés le 6 mai 2011).

²³ Ce que les psychologues de l'École de Palo Alto appellent un changement de type I (une modification du système à l'intérieur du système lui-même), par opposition à un changement de type II (un changement de système). (Watzlawick, 1975, 1986)

Le niveau socio-culturel élevé de ces catégories émergentes au sein de la population les rend particulièrement sensibles aux questions environnementales et soucieuses de leur santé et de leur qualité de vie (Lavadinho, 2010h). De surcroît, leurs choix résidentiels, facilités par un pouvoir d'achat conséquent, favorisent généralement un retour aux centres (Bidou-Zachariansen et Hiernaux-Nicolas, 2003) et renforcent ainsi le choix de recourir aux modes actifs pour leurs déplacements de proximité. Jacques Lévy estime que la localisation résidentielle de ces catégories de population engagées dans les pratiques sociales les plus innovantes (artistes, chercheurs, acteurs des secteurs de haute technologie, étudiants, touristes) est un indicateur qui montre sans équivoque que le modèle de la « ville rassemblée » est l'un des fédérateurs de ces groupes (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 715).

C'est parce qu'elle est pourvoyeuse de sérendipité²⁴ que la marche devient le mode de déplacements préférentiel au sein de la ville créative. En effet, la ville créative exige plus que de l'interaction programmable, indique François Ascher. « Elle nécessite aussi la confrontation avec de la différence, de l'inattendu, du hasard, de l'étranger et de l'étrange. Elle a besoin de sérendipité ». La ville, de par sa densité et sa diversité (Jaillet, 2008), offre un contexte favorable à la sérendipité, à condition qu'elle soit capable de créer des lieux et des moments d'interaction non programmée propices à celle-ci (Ascher, 2009, pp. 242-243). Mais la sérendipité exige aussi des compétences renouvelées de la part des individus : « trouver ce qu'on ne cherche pas nécessite à la fois une capacité à chercher et une aptitude à tirer parti de l'imprévu. C'est de ce fait une notion qui caractérise une capacité à agir dans le monde contemporain (...) dans lequel l'action des hommes est toujours plus « réfléchie » et moins « traditionnelle » (Ascher, 2009, pp. 87-88).

Jacques Lévy invoque à son tour la notion de sérendipité pour expliquer que la marche fait mieux que simplement supporter la comparaison avec les autres modes de transport et que « dans la *co-opétition* avec les deux autres grands modes de traitement de la distance, la coprésence et la télécommunication, la marche à pied apporte à la mobilité un double atout : celui de posséder un trait commun avec la coprésence, l'engagement multisensoriel du corps dans l'espace public ; et celui d'offrir ainsi une remarquable exposition cognitive à l'altérité²⁵ et aux hasards heureux – la sérendipité – qui reste supérieure à celle de l'Internet » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Pour Lévy, ces deux caractéristiques s'avèrent décisives dans une société dont le développement est de plus en plus fondé sur

²⁴ Le poète anglais Horace Walpole, inventeur de l'écriture automatique, a créé en 1754 le néologisme *serendipity*, à partir d'un très ancien conte persan (Le Voyage et les Aventures des trois princes de Serendip). Après avoir été employée par Voltaire dans *Zadig*, cette notion sera reprise dans le vocabulaire des sciences cognitives dans l'après-guerre, puis dans celui de la sociologie des sciences américaine, par Robert K. Merton dans son ouvrage *Social theory and social structure* (1949, p. 104). Merton a également écrit, en collaboration avec Elinor Barber, un ouvrage spécifiquement dédié à l'origine historique du mot sérendipité, intitulé *The Travels and Adventures of Serendipity : a Study in Sociological semantics and the Sociology of science* (2003), qui n'a été publié qu'après la mort de Robert Merton en 2003, 44 ans après avoir été écrit. Pour Merton il s'agit de l'observation d'une anomalie stratégique qui n'a pas été anticipée, et qui peut être « à l'origine d'une nouvelle théorie ». Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Sérendipité>. Pour Georges Amar, la notion de sérendipité permet de souligner le caractère non programmable des découvertes heureuses, tout en insistant sur les « bonnes dispositions » qui les rendent possibles (Amar, 2010, p.91).

²⁵ Cette exposition à l'altérité contribue de manière décisive aujourd'hui à la définition de nos grammaires identitaires, selon Baumann et Gingrich (2004).

des innovations non programmables. Lévy note que le déclin de l'idéal d'affirmation du moi face à l'espace « réduit à sa dimension d'étendue » concourt à l'effritement du système de valeurs dans lequel l'automobile a longtemps prospéré, tandis que l'émergence de préoccupations qui, au contraire, redonnent de l'épaisseur à l'espace « habité » concourent à la montée en puissance de la marche comme mode incorporé : « Notre petit corps, fragile mais agile, qui sait se rendre rapide en restant disponible, trouve ainsi une modernité imprévue et prometteuse. » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Signe IV – La marche devient un mode durable

La montée au front depuis les années 1980 des problématiques environnementales, y compris dans le champ politique, où la percée des partis dits Verts en Europe est considérable, pèse également dans la balance des choix mobilitaires des collectivités autant que de tout un chacun.

Cette volonté de durabilité s'inscrit sur une toile de fond de doublement de la population urbaine en un siècle. Alain Cluzet avance le pronostic que dès 2025, la population urbaine aura doublé et atteindra 5 milliards d'hommes et de femmes. Et il pointe du doigt la non-durabilité de nos sociétés face à ce rythme d'urbanisation très rapide : « Les ressources de la planète sont consciencieusement pillées depuis deux siècles à la suite d'une triple explosion : industrielle, démographique et urbaine. » (Cluzet, 2007, p. 11). Si l'avenir du monde est urbain, il se doit donc d'être urbain autrement.

La ville compacte est pronée par beaucoup (Beaucire in Allemand et al., 2004 ; Da Cunha, 2005, 2007) comme un levier de réorganisation des centralités urbaines (Da Cunha, 2010) qui tente de contrer l'étalement urbain²⁶ en infléchissant le développement de la ville vers l'intérieur. En diminuant les besoins en déplacements motorisés, on tente ainsi de limiter l'empreinte écologique de la ville. « L'aménagement urbain durable cherche alors à organiser conjointement les centralités et leurs maillages, à intensifier de manière différenciée leurs fonctionnalités et leurs symboliques, pour améliorer la valeur d'usage de l'espace urbain et conduire des politiques qualifiantes et plus sobres du point de vue écologique » (Da Cunha, 2010, p. 7).

Parmi ces politiques, celle de la promotion de la marche urbaine se révèle une politique payante, puisqu'en cas de succès elle permet des gains notables en termes de mobilité durable à un coût nettement moindre pour la collectivité que celui actuellement supporté pour développer des infrastructures en faveur des modes motorisés. Il ne s'agit évidemment pas de dire ici qu'il faudrait stopper net tout effort d'investissement pour simplifier l'accessibilité de nos territoires urbains, mais de poser la question du meilleur équilibre pour la répartition de ces investissements en termes de coûts-bénéfices pour la mobilité globale, étant entendu que celle-ci vise non pas parcourir des kilomètres mais relier des réalités sociales pertinentes (Lévy, 2008). L'efficacité relative des déplacements dépend dès lors moins du nombre de kilomètres parcourus que de ce à quoi le déplacement permet d'accéder. Selon Jacques Lévy, il nous faut alors sortir d'une mesure réticulaire qui resterait indifférente au contenu des réalités rendues interaccessibles par la mobilité. Un nouvel indicateur possible, pour Lévy, est le nombre de personnes, « et bien sûr le nombre de personnes effectivement localisé là où on est et là où l'on va, non les seuls résidents comptabilisés par les instituts statistiques et qui ont pris la mauvaise habitude de ne pas rester chez eux » (Lévy, 2008). C'est ce que Lévy nomme la vitesse *contextuelle*, sur laquelle nous reviendrons plus longuement au mouvement II.

²⁶ « L'idée d'empêcher l'étalement de la ville est très ancienne. Elle a répondu à des préoccupations diverses : militaires, fiscales, rentabilisation d'équipements, obsession du seuil démographique » (Allain, 2004). Ces préoccupations n'ont que peu en commun avec la durabilité, l'actuel moteur sous-tendant les efforts vers la compacité (Allain in Da Cunha, 2010, p. 50).

Le développement durable, pour être un oxymore, n'en reste pas moins l'horizon à atteindre. Pour Alain Cluzet, cela n'est pas dissociable d'une politique de développement spatial, puisque pour cet auteur l'espace est directement ou indirectement au cœur de toutes les problématiques de développement durable (Cluzet, 2007, p. 16). Le développement durable est ainsi devenu le cadre de référence et d'action de la plupart des politiques publiques locales, mais aussi du simple citoyen, ne serait-ce que sous la pression de ses propres enfants. Les efforts conjugués de sensibilisation à la fois médiatique et éducative, notamment avec le lancement en 2005 de la décennie de l'éducation en vue du développement durable, ont induit la mobilisation de dizaines de milliers d'écoles partout en Europe pour lancer des programmes de sensibilisation à cette thématique.

La notion d'imbrication des aspects environnementaux, économiques et sociaux a pu pénétrer jusqu'au sein des foyers et changer considérablement les regards, sinon les pratiques, des familles. A une époque où conscience environnementale rime avec conscience de soi, il est devenu aujourd'hui valorisant d'essayer de minimiser ses dépenses d'énergie en choisissant mieux ses modes de déplacement et en optant notamment pour les modes actifs et les transports publics, considérés comme plus durables que les modes individuels motorisés. Plus le niveau socio-culturel est élevé, plus cet argument porte auprès des populations enquêtées sur les perceptions des modes de transport qui guident le choix modal (Kaufmann, Tabaka et al., 2010 ; Diana et Mokhtarian, 2009).

Signe V – La marche devient un mode actif

L'argument de la santé (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) semble à première vue pouvoir porter plus encore que celui de l'environnement, car les conséquences d'un comportement sédentaire intéressent en premier lieu ceux qui les subissent, à savoir les sédentaires eux-mêmes. Pourtant, les changements de comportement se font attendre, et si certaines catégories de personnes directement touchées par le spectre de la maladie sont motivées, sous le conseil de leur médecin, pour incorporer les modes actifs à leur profil de déplacements, la grande majorité d'entre nous conforte la procrastination en évoquant toute une panoplie d'arguments, au premier chef desquels le manque de temps.

C'est ainsi que sur 16h de temps éveillé quotidien (si l'on alloue 8 heures au sommeil), entre 60% et 75% de la population européenne n'est pas prête à consacrer les fameuses 30 minutes par jour recommandées par l'OMS à de l'activité physique, ne réussissant donc pas à franchir le seuil de la sédentarité (Barton et Tsourou, 2004). Ce fait alarmant a pu faire dire à l'un des intervenants du second Congrès International sur l'Activité Physique et la Santé Publique (ICPAPH), auquel nous avons assisté à Amsterdam en 2008, que l'« ennemi numéro un » de nos sociétés occidentales était désormais... la chaise.



Figure 4 - Les installations sportives elles-mêmes pâtissent parfois d'un aménagement qui n'incite pas à la pratique de l'activité physique. Ici, un fitness à San Diego aux Etats-Unis. Son accès qui privilégie les escalators plutôt que les escaliers est en patente contradiction avec la vocation première du lieu.

Source : <http://ninfield.files.wordpress.com/2010/05/san-diego-gym.jpg>

La croissance exponentielle de la sédentarité en milieu urbain est due pour l'essentiel au fait que dans la dite « civilisation de l'écran », nos activités deviennent de plus en plus passives, tandis que l'automobilité rend nos mouvements de plus en plus portés, désengageant le corps de tout effort. Les études repertoriant les agendas de nos activités démontrent qu'il s'agit avant tout d'un problème d'allocation de ressources temporelles. Nous passons de plus en plus de temps assis devant nos écrans, que ce soit durant le travail ou pendant nos loisirs. La télévision bien sûr, mais aussi les ordinateurs, les tablettes de lecture, les consoles de jeu se taillent la part du lion dans ce temps dédié à l'écran. Ce dernier est omniprésent, non seulement dans nos demeures, mais aussi dans l'espace public et jusqu'aux lieux-mouvements qui nous transportent, du bus à l'avion, en passant par le métro et le train.

L'automobile vient en deuxième place dans le palmarès des raisons qui nous font rester assis. Allouer un temps spécifique à la pratique régulière d'un sport se heurte à des contraintes fortes d'emploi du temps. C'est pourquoi l'idée d'intégrer cette activité physique indispensable dans nos déplacements quotidiens (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Sauter et al., 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) est séduisante pour les « grands paresseux » que nous sommes, et ce de manière structurelle. En effet, les êtres humains, à l'instar de la plupart des autres mammifères, tentent aujourd'hui comme par le passé de stocker leur énergie pour des moments où elle leur serait vraiment utile, en cas de fuite devant des prédateurs par exemple, et sont averses à tout mouvement qui ne leur serait pas indispensable, comme celui de marcher en quête de leur nourriture.

Le problème réside dans le fait que ces prédispositions biologiques – héritées d'une lente évolution de 3 millions d'années de chasse et cueillette depuis que les premiers protohumains ont acquis la bipédie (Coppens 2010, éd. orig. 2008, Eaton, S. B., 2003) – ne correspondent plus à l'environnement urbain actuel, où les prédateurs ont disparu de longue date et la quête de nourriture se résume à faire un tour – qui n'a même plus besoin d'être quotidien – au supermarché. Nos vies d'urbains, si elles ne sont plus actives, n'ont pourtant jamais autant été remplies de mouvement... motorisé. En effet, les modes individuels motorisés, voiture et scooter en tête, s'arrogent la part du lion dans la distribution modale de la plupart de nos villes, à l'exception des grandes métropoles. Ces dernières, bien desservies par des infrastructures de transport structurantes (réseaux de tramway, métro, RER) voient au contraire la part modale de la marche grimper de façon concomitante et complémentaire aux usages accrus des transports publics (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003, Sauter et al., 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

Puisqu'il devient de plus en plus difficile de dégager du temps supplémentaire pour faire du sport dans un agenda déjà extrêmement chargé, les organismes de promotion de la santé et de l'activité physique se sont ainsi peu à peu dirigés vers une approche plus globale qui intègre l'activité physique au sein des activités

quotidiennes (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). C'est ainsi que ménage et jardinage ont retrouvé la faveur des médecins, qui les recommandent comme autant de contributions simples à retrouver la forme (Demers, 2006). Le succès grandissant du jardinage urbain montre par ailleurs que cette activité répond aussi à d'autres aspirations sociétales.

Mais ce sont surtout les modes actifs, la marche et le vélo, qui ont été ciblés par les acteurs de la lutte contre la sédentarité comme la nouvelle panacée qui permettrait aux urbains que nous sommes de retrouver notre pratique du mouvement à l'aune de notre corps physique (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008). Le plus important étant, au-delà de leur intensité, de maintenir une régularité dans les pratiques. La marche et le vélo, modes de transport pouvant être facilement incorporés dans les déplacements quotidiens, du moins pour des relativement courtes distances, constituent une façon élégante de résoudre le dilemme de ce minimum de 30 minutes d'activité physique par jour tout en maintenant par ailleurs nos habitudes sédentaires.

Signe VI – La marche devient le signe de la qualité de vie urbaine

Le tournant du XXI^e siècle, avec sa cohorte de nouvelles valeurs que nous venons de décrire, a entraîné dans son sillage des changements importants quant aux regards sur la ville, ses raisons d'être et ses agencements. La métaphore fonctionnaliste, qui dominait depuis les années 30 avec les CIAM²⁷ (Mumford, 1992, 2002) et dont les principes organisationnels ont largement influencé l'urbanisme depuis la publication de la Charte d'Athènes par Le Corbusier en 1943, a cédé le pas à la fin du XX^e siècle à une vision de la ville plus organique, plus dense, plus compacte, qui se veut plus économe en énergie et plus sobre en consommation (Da Cunha, 2005 ; 2007).

Ce changement de vision est induit par la reconnaissance des impacts écologiques et énergétiques de la ville éclatée, aux fonctions séparées et éloignées les unes des autres, induisant un fort taux de déplacements motorisés, y compris pour de courtes distances (Wiel, 1999, 2002 ; Da Cunha, 2005, 2007). A ces impacts indésirables sur l'environnement s'ajoutent ceux qui affectent directement notre santé (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) et notre qualité de vie.

Face à un taux d'urbanisation galopant et à une globalisation dont les effets se font sentir chaque jour plus fortement, qui n'ont rendu que plus aigus les symptômes de la crise de ce modèle urbanistique, il s'agissait de réagir, et de retrouver un équilibre qui permette aux villes de rester vivables ; c'est tout l'enjeu, et non des moindres, des multiples classements *liveable Cities*²⁸ (villes vivables). De par leur fort

²⁷ Pour une description de l'historique et des activités des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Congrès_international_d'architecture_moderne.

²⁸ Parmi les innombrables classements existants, certains jouissent d'une notoriété mondiale et sont suivis avec attention par les villes elles-mêmes, non pas uniquement pour des raisons liées à leur image, mais pour les conséquences très réelles que cela peut avoir sur leur attractivité et leur dynamisme économique. Le Quality of Living Survey de la compagnie de ressources humaines

retentissement médiatique et parce qu'ils se comptent désormais parmi les facteurs qui influencent les décisions de relocalisation des multinationales, ces classements incitent plus d'une ville à prendre des mesures pour augmenter la qualité de vie de ses habitants et se hisser dans les appréciations globales des villes les plus agréables à vivre (Damon, 2008 ; Damon et Cusin, 2010). Pour Jean Haëntjens, la vivabilité deviendra dans un futur proche un argument majeur dans la compétition entre les villes (Collomb et Haëntjens, 2009). Certaines, comme Vancouver, ont déjà fait du *living first* l'axe central de leur stratégie. Pour Haëntjens, ce retour de « la ville à vivre » est appelé par l'allongement de la vie, l'accroissement relatif du temps libre, le développement des aspirations environnementales. Il interpelle ainsi les notions de mobilité, de « ville complète » et d'économie résidentielle (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 87).

Ce que Lefebvre (1968) appelle le « droit à la ville » vise précisément à reconquérir une qualité de vie fondée sur les potentialités de la ville historique : richesse patrimoniale, identité des formes du cadre bâti, importance de la centralité (Da Cunha, 2010), de la rue (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009) et de l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007). Ces idées ont été récemment reprises par Brenner, Marcuse et Mayer dans leur ouvrage *Cities for People, not for profit : critical urban theory and the right to the city* (2009, 2011). Nous ne prônons bien entendu pas ici le retour à la ville historique en tant que telle, mais bien à ses potentialités. Il s'agit, comme le signalent Marchal et Stébé, de redonner à la ville sa capacité à prendre en compte les multiples usages de ceux qui y habitent (Marchal et Stébé in Stébé et Marchal, 2009, p. 630).

Les maîtres mots pour y parvenir désormais sont mixité fonctionnelle, cohésion sociale, solidarité intergénérationnelle, tous proches de la constellation des valeurs véhiculée par la marche. Des classements comme ceux des *liveable cities* mettent en effet en avant des facteurs qui contribuent directement à un plus fort degré de marchabilité – la sécurité personnelle, les opportunités culturelles et de loisirs, le niveau de service des transports publics ou la qualité des espaces publics.

Pour faire face aux défis de la durabilité²⁹, et à ceux plus prosaïquement introduits par les crises économiques successives, dont certaines mènent à des fortes pertes d'emplois, voire des pertes démographiques – le phénomène désormais bien connu du rétrécissement des villes, étudié en profondeur de 2002 à 2008 par le programme international de recherche *shrinking cities* (<http://www.shrinkingcities.com>) et décrit par plusieurs ouvrages (Oswalt, 2005, 2006) – de plus en plus de villes cherchent ainsi à se réinventer : pour réussir leur transmutation, elles font place à une régénération à large échelle de leurs territoires, en particulier de leurs friches industrielles et portuaires,

Mercer est de ceux-là. Il compare annuellement 229 villes sur la base de 39 critères. New York se voit attribuer l'indice 100 comme base de comparaison. Les villes européennes sortent régulièrement en tête de ces classements, ce qui tend à étayer la thèse que ce serait la ville compacte qui possède la meilleure qualité de vie.

²⁹ Le *Reference Framework for Sustainable Cities* (<http://www.rfsustainablecities.eu>), adopté en 2010 par les pays de l'Union Européenne, ne s'intéresse pas seulement aux trois piliers originels du développement durable (l'économie, le social et l'environnement) mais aussi à l'éducation, à la culture, à la gouvernance politique, à la démographie, c'est-à-dire, en fait, à toutes les fonctions qui selon Julien Damon et François Cusin (2010) rentrent aujourd'hui en jeu dans la compétition entre les villes. (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 77-78).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

ainsi que celles liées à des infrastructures de transport devenues obsolètes (lignes de chemin de fer, autoroutes, etc.), et s'ouvrent à l'expérimentation de nouvelles formules urbaines³⁰ pour décliner d'autres manières de vivre ensemble (Oswalt, 2005). Car c'est bien de vivre ensemble qu'il s'agit. Dans sa dimension éminemment sociale, la marche transcende ainsi la question du simple déplacement pour devenir une question de mieux-être urbain.

³⁰ C'est notamment le cas de la reconversion de Detroit, « la ville de l'automobile », confrontée à une perte de la moitié de sa population depuis la débâcle de General Motors et le départ de la plupart des industries liées à l'automobile, qui faisaient sa force vitale. Avec moins de 800'000 habitants aujourd'hui, cette ville qui comptait encore au tournant du siècle 2,4 millions d'habitants cherche à se réinventer en faisant la promotion notamment de l'agriculture urbaine. Source : Sophie Chapelle (2011) « DETROIT : Motor City, ville fantôme ou ville agricole de demain ? », Revue Urbanisme, n°376, janvier-février 2011.

DE L'AUTOMOBILISTE EXCLUSIF A L'HOMO MOBILIS MULTIMODAL : LA MARCHE, UN STYLE DE VIE

Depuis plusieurs décennies, de nombreux auteurs se sont interrogés sur le fait de savoir qui, de la ville et de la mobilité, devait s'adapter à l'autre. [Cette question] supposait, dans sa formulation même, que ville et mobilité ne faisaient pas « système ». Cumulée au fil du temps, l'incidence des « arbitrages de la mobilité » sur l'agencement urbain avait été sous-estimée. Nous avons l'expérience des cités anciennes devenues de modestes quartiers historiques dans les villes entretemps développées tout au long des XIXe et XXe siècles. Certaines villes construites avant 1970 nous paraissent trop importantes pour être « enkystées » de la même façon, mais n'est-ce pas ce qui se passe ?

Marc Wiel

Comme nous venons de le constater en énumérant ces quelques signes annonciateurs, la marche est de retour. Certes, mais ce retour ne fait pas que pasticher le statut que la marche a pu occuper au cours des siècles précédents, lorsqu'elle représentait la composante quasi exclusive de la mobilité urbaine. L'expansion des bassins fonctionnels (Bleton-Rugot et al., 2006) empêche toute velleité de considérer la marche uniquement pour elle-même au sein de territoires aussi vastes que ceux que chaque habitant d'une agglomération fait aujourd'hui siens au quotidien. Il s'agit au contraire de comprendre comment la marche se présente sous son nouveau jour en articulation avec les autres systèmes de mobilité. Elle est concomitante d'autres valeurs qu'il nous faut ici expliciter pour mieux comprendre comment elle est désormais adoptée comme faisant partie intégrante d'un style de vie qui se répand au sein de la ville multimodale (Diana et Mokhtarian, 2009).

Le nouvel homme multimodal – plus souvent issu des rangs des élites créatives et hypermobiles que son alter ego monomodal –, isse au premier rang de ses priorités trois valeurs épousées par la marche urbaine qui confortent son style de vie :

- **La proximité.** Non pas celle subie de ceux dont le rayon d'action est restreint, pour des raisons physiques ou socio-économiques, mais celle choisie, qui se révèle plus sélective et capable de faire appel à divers secteurs de la ville que l'on considère proches.
- **Le voisinage.** Là encore, il s'agit d'un voisinage choisi. L'on fréquente volontiers ses voisins, lorsque ceux-ci font partie d'un univers référentiel qui renvoie à un entre-soi rassurant qui émerge en partie du partage d'un même tropisme. L'ouverture vers l'extérieur, pour être une caractéristique valorisée, n'en est pas moins contrée par des retours sur soi, sur son chez-soi et sur son propre réseau d'amitiés, qui supprime le réseau de voisinage pour la grande majorité des activités menées par l'individu pour l'occupation de son temps libre. François Ascher explicite bien cette transformation de la nature du local, qu'il n'envisage plus comme le lieu obligé de la plupart des pratiques sociales dans les divers champs du travail, de la famille, des loisirs. Pour

Ascher, au contraire, les nouveaux instruments de transport et de communication ouvrent les possibilités de choix en matière de localisation des résidences et des activités, et changent la nature du « local » : celui-ci n'est plus hérité ou contraint, mais il rentre dans les logiques réflexives, dans des arbitrages d'autant plus complexes que les individus ou les organisations ont les moyens de se déplacer et de télécommuniquer (Ascher, 2009, p. 45). Le local devient alors aussi fonction du nouveau rééquilibrage, au sein de nos sociétés actuelles, entre la coprésence et ses deux pendants, la mobilité et la télécommunication, équilibre délicat et mutuellement homéostatique, comme nous le rappelle Jacques Lévy (Lévy in Allemand et al., 2004).

- **La liberté individuelle.** Celle-ci se reflète en un volume de temps libre plus élevé, ou du moins en une plus grande liberté d'organisation de son emploi du temps. Bénéficiant d'horaires libres, l'homme multimodal les met à profit pour déployer des stratégies de mobilité en décalage temporel, lui permettant d'échapper aux heures de pointe, qu'il évite pour mieux savourer des moments au calme au sein des divers modes de transport qu'il emprunte avec aisance, bénéficiant de ressources multiples pour y accéder. La marche fait partie intégrante d'une stratégie qui maximise la liberté individuelle. Qu'il s'agisse du choix de l'itinéraire, du rythme, des combinaisons impromptues avec d'autres modes, la marche laisse en effet à ses adeptes une très grande liberté.

De la motilité à la mobilité

Alain Bourdin et François Ascher s'accordent pour dire que le droit à la mobilité est devenu une sorte de droit « générique » qui conditionne l'effectivité de la plupart des autres droits (Bourdin, 2007, p. 8 ; Ascher, 2008, p. 75). Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu aujourd'hui indispensable, estime Alain Bourdin, car les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la famille, à la santé passent par ce droit générique qui conditionne tous les autres. La liberté de se mouvoir est de surcroît perçue comme un droit intrinsèquement individuel (Bourdin in Allemand et al., 2004), ce qui ne facilite pas la tâche aux politiques de report modal qui tentent de limiter l'usage des modes individuels motorisés.

Kaufmann propose trois dimensions d'analyse pour conceptualiser la mobilité : le champ des possibles, les aptitudes à se mouvoir et les déplacements. Le champ des possibles est composé des réseaux disponibles, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès ainsi que l'ensemble des configurations territoriales et d'autres propriétés immatérielles telles que les offres de formation et d'emploi. D'autre part, les acteurs ont des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. C'est ce que Kaufmann nomme la *motilité* (Kaufmann, 2002, 2004a et 2004b ; Canzler, Kaufmann et Kesselring, 2008 ; Kesselring in Canzler et al., 2008 ; Urry, 2007). La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à se déplacer ou à être mobile, soit « les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, et les connaissances acquises (permis de

conduire, langues étrangères etc. ». La motilité englobe donc des facteurs relatifs aux **accessibilités** (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux **compétences** (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'**appropriation** (l'utilisation de l'offre pour réaliser ses projets). Quant aux déplacements, ils renvoient au divers *patterns* de franchissement de l'espace, soit l'aréole, le réseau et le rhizome (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 655-656). Nous reviendrons sur ces notions dans le mouvement III.

Le capital spatial

Notre existence, à chaque instant et de bout de bout, est entièrement spatiale.

Michel Lussault

Construite par analogie avec le concept économique de capital, la notion de capital spatial se situe pour Jacques Lévy dans la suite de travaux de sociologues qui ont visé à élargir et à généraliser l'idée d'une *dotation* inégale des différents membres d'une société en ressources utilisables pour produire de nouveaux biens. Ce courant sociologique s'appuie sur la pensée utilitariste³¹ introduite par Jeremy Bentham³² au XIXe siècle, selon laquelle l'individu utilise les moyens dont il dispose pour obtenir le maximum de résultats conformes à ses désirs. Il fait également référence à la pensée économique néo-classique développée par Léon Walras³³ et Wilfredo Pareto³⁴, pour qui les agents économiques se comportent sur les marchés en sorte de maximiser les ressources monétaires dont ils disposent (Lévy et Lussault, 2003, p. 124). La notion d'optimisation de l'utilité continue aujourd'hui de constituer le socle de la modélisation en transports. Elle a été cependant enrichie de bien d'autres facteurs qui tiennent compte d'un nombre grandissant de facteurs dits « irrationnels » qui influencent les choix des individus.

Pierre Bourdieu a proposé une inflexion théorique significative à la notion de capital, en ajoutant à ce qu'il appelle « capital économique », le « capital culturel » et le « capital relationnel » (Lévy et Lussault,

³¹ Pour plus de précisions sur la notion d'utilité voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilité>. Sur la notion d'utilitarisme, voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilitarisme>.

³² Jeremy Bentham avait mis au point une méthode, le « calcul du bonheur et des peines », qui vise à déterminer scientifiquement la quantité de plaisir et de peine générée par nos diverses actions. Il part du principe que les individus cherchent à « maximiser » leur bonheur (notion désormais connue sous le nom d'*utility* ou utilité), exprimé par le surplus de plaisir sur la peine. Bentham a établi sept critères pour son calcul de la maximisation de l'utilité : **Durée** : Un plaisir long et durable est plus utile qu'un plaisir passager ; **Intensité** : Un plaisir intense est plus utile qu'un plaisir de faible intensité ; **Certitude** : Un plaisir est plus utile si on est sûr qu'il se réalisera ; **Proximité** : Un plaisir immédiat est plus utile qu'un plaisir qui se réalisera à long terme ; **Étendue** : Un plaisir vécu à plusieurs est plus utile qu'un plaisir vécu seul ; **Fécondité** : Un plaisir qui entraîne d'autres est plus utile qu'un plaisir simple ; **Pureté** : Un plaisir qui n'entraîne pas de souffrance ultérieure est plus utile qu'un plaisir qui risque d'en amener. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Jeremy Bentham, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

³³ Nous devons à Léon Walras le concept d'utilité marginale, qui représente l'utilité qu'un agent économique tire de la consommation d'une quantité supplémentaire de ce bien ou ce service : voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilité_marginale. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Léon Walras, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Léon_Walras.

³⁴ Pareto réfute la notion d'utilité, et développe plutôt la notion d'Optimum, qui exprime le fait qu'un individu maximise toujours son bien-être aux dépens du bien-être d'autrui : voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Optimum_de_Pareto. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Wilfredo Pareto, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Wilfredo_Pareto.

2003, p. 124). Comme tout capital, le capital spatial est pour Jacques Lévy un bien social cumulable et utilisable pour produire d'autres biens sociaux. L'espace devient alors une ressource dont on s'approprié. Il entre ainsi dans le jeu des échanges avec d'autres capitaux. Pour Lévy, le capital spatial comprend à la fois un *patrimoine* et des *compétences*. Un patrimoine de lieux, de territoires, de réseaux « appropriés » d'une manière ou d'une autre et une compétence pour les gérer ou pour en « acquérir » d'autres (Lévy et Lussault, 2003, p. 125).

La multimodalité exige des compétences mobilitaires complexes

Les compétences spatiales se nourrissent, pour Jacques Lévy, des expériences accumulées dans les espaces pratiqués. Elles ouvrent aussi la possibilité d'économiser du temps, de l'énergie et bien des épreuves dans de nouveaux espaces. L'acquisition de nouvelles compétences incite par un effet de retour à concevoir de nouvelles manières de pratiquer les anciens espaces. Ainsi, pratiquer d'autres villes que la nôtre contribue à la connaissance générique de la ville, facilite l'exploration de nouvelles villes et peut rejaillir sur les pratiques mêmes de notre ville de résidence. Le capital spatial est constitué des avantages qu'apporte la maîtrise d'un ensemble d'agencements géographiques. Il prend appui sur l'échelle et la métrique. L'échelle a longtemps été déterminante. L'accès aux grandes vitesses grâce à la possession de l'animal (cheval), puis de véhicules mécaniques, permettait de parcourir, d'exploiter ou de contrôler de vastes espaces. La démocratisation des vitesses les plus élevées, l'importance des migrations socio-économiques à longue distance et l'irruption du tourisme de masse (Boyer, 1999) ont changé la donne. Ce n'est plus tant l'échelon maximal d'accessibilité que l'articulation des différentes métriques, la faculté à les utiliser de manière complémentaire au mieux de leur efficacité qui sert désormais de référence au capital spatial. D'où l'expression de *métrise* qu'emploie Jacques Lévy pour décrire « la capacité à tirer parti des métriques pédestres des espaces locaux ou infra-locaux et des lieux singuliers de toute échelle – toutes choses ressortissant au monde de la *lenteur* ». Cette métrise devient ainsi un élément essentiel pouvant augmenter la valeur du capital spatial d'un acteur contemporain (Lévy et Lussault, 2003, p. 126). Ainsi pour Jacques Lévy, « celui qui maîtrise sa spatialité n'est plus celui qui accumule chaque jour des kilomètres dans un *no man's land* périurbain, mais celui qui peut gérer efficacement un portefeuille de métriques adaptées à chaque situation ». Dans le capital spatial des individus, la métrise – maîtrise des métriques – occupe donc une place clé. La question des métriques devient également centrale pour l'urbanisme dès lors que l'on a intégré le fait que la vitesse ne se mesure pas uniquement en kilomètres/heure mais plutôt en temps d'accès « à des réalités pertinentes ». A ce moment-là, nous dit Jacques Lévy, les choix de mobilité ne peuvent plus être dissociés des choix urbains d'ensemble (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710).

L'accessibilité articule l'offre de mobilité aux compétences des individus

Jacques Lévy définit l'accessibilité comme ce qui, dans l'offre de mobilité, ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile mais d'autres composantes du système de déplacements qu'il utilise. L'accessibilité comprend dès lors l'ensemble des déplacements possibles, qui ne sont jamais à considérer

dans l'absolu, mais toujours dans une situation donnée. Une telle perspective située oblige à se départir d'une vision de l'offre théorique qui serait uniquement basée sur l'infrastructure de transports existante, et à se focaliser plutôt sur les possibilités effectives qu'ont les individus d'utiliser concrètement cette offre. Et Jacques Lévy de citer comme autant de barrières à l'accessibilité l'encombrement des voiries, de trop faibles fréquences en transports publics ou encore un coût trop élevé (Lévy et Lussault, 2003, p. 35).

En sus de ces barrières externes, l'individu lui-même peut, par ses compétences (ou bien plutôt leur absence), contraindre par des barrières internes l'accessibilité dont il dispose. Selon Jacques Lévy, ces compétences mobilitaires sont de trois ordres : la disponibilité en temps pour effectuer le déplacement, la connaissance des services de déplacement offerts ou encore la capacité à tirer avantage du déplacement. Ces compétences s'articulent à des processus de décision et d'arbitrage dont le résultat sera ou non un choix de déplacement (Lévy et Lussault, 2003, p. 35).

Lorsque nous décrivons le phénomène de la *mobilité constellaire* (Lavadinho 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho 2011a) au chapitre III, nous verrons que ces arbitrages résultent également de négociations et de compromis que l'individu passe avec ses proches (De Singly, 2000) dans le cadre de l'organisation de ses activités et déplacements quotidiens.

UN DEFICIT DE VISIBILITE COMBLE PAR DES CHIFFRES INEDITS

La marche à pied est d'abord un moyen de transport, longtemps méprisé par les marcheurs eux-mêmes et par les statisticiens, qui ne comptabilisent encore souvent que les déplacements « mécanisés ». N'oublions pas que nous nous trouvons à la fin d'une période où la possession d'un véhicule rapide – d'abord hippomobile puis automobile – fut un discriminant social majeur. Les *peones*, piétons et pions, ont longtemps rêvé d'échapper à l'humiliation qui résultait de la malédiction de devoir user (de) son propre corps pour se mouvoir dans l'espace. Il en reste quelque chose dans nos manières de voir et même de mesurer.

Jacques Lévy

INTRODUCTION

Avec le reflux de la pratique piétonne, entre 1950 et 1990, nous avons assisté à une mise à l'écart simultanée de cette même pratique des études statistiques sur les déplacements ; ou la marche n'est pas du tout prise en compte par les méthodes de mesure, ou elle est effacée quand elle s'articule en combinaison avec d'autres modes.

Le citoyen marcheur n'était pas jusqu'à il y a peu reconnu facilement comme une catégorie d'utilisateur à part entière. Dans ce chapitre nous analyserons les raisons de cette négligence et les facteurs qui mènent désormais à une revalorisation du statut de la marche urbaine et des piétons en tant qu'utilisateurs.

Notre analyse sera basée sur les données recueillies par les enquêtes sur les transports effectuées au niveau national en France et en Suisse. Elle portera sur tous les secteurs de la ville, que ce soit le centre ou la périphérie, et sur tous les motifs de déplacement, qu'il s'agisse de ceux relevant de la mobilité dite contrainte, à l'instar du classique domicile-travail, ou des motifs relevant de la mobilité dite libre, à l'instar des achats, déjà bien ancrés dans les pratiques urbaines ou encore des loisirs, qui incluent le sport et les visites aux proches, notamment.

Nous verrons qu'aux cours de la dernière décennie la marche a repris des pourcentages significatifs en matière de part modale et qu'elle est particulièrement corrélée aux déplacements qui relèvent de la mobilité dite libre. Nous y reviendrons plus en détail dans le mouvement III.

DES PRATIQUES QUI NE SE REFLETENT PAS DANS LES DISCOURS

Le débat sur la place respective des différents modes de transport a été récemment enrichi d'une donnée qui n'avait rien de secret mais qui est longtemps restée peu ou pas utilisée : la majorité des déplacements en zone dense se fait à pied. Dans Paris³⁵ *intra muros*, c'est même une majorité absolue de 54%. Dans la majorité des grandes villes françaises et européennes la marche tend généralement vers cette proportion. Même les périphéries ne sont pas pour la marche l'équivalent du fameux « désert français » : les déplacements à pied atteignent les 30% tant en Île-de-France que dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Et ces chiffres ne comprennent que les déplacements où la marche est le mode unique. Une mesure plus fine de la part totale de la marche dans les déplacements vient d'être introduite en 2007 pour la première fois dans l'enquête nationale transports de l'INSEE, qui tient désormais compte du rabattement à pied sur les axes de transport public. Ainsi, la marche dans les espaces de transport et comme liant entre les modes sera enfin comptabilisée (Amar et Michaud, 2009, p. 7). La Suisse et l'Espagne ont également intégré des mesures plus fines de la marche en intermodalité dans leurs recensements transports, comme nous le montrerons plus en détail dans les chapitres dédiés à Genève et à Bilbao au sein du mouvement IV.

Pourtant, dans les discours officiels sur la mobilité, notamment aux échelles nationales et régionales, mais aussi, et c'est plus étonnant, aux échelles locales, la prégnance des lobbies émanant des modes motorisés, qu'il s'agisse de la voiture ou même des transports publics reste forte, voire disproportionnée par rapport à leur part modale réelle. Ce biais en faveur des modes motorisés ne va pas sans conséquences lourdes, puisqu'il confisque les ressources, humaines autant que financières, notamment en termes d'investissements infrastructurels. Il ralentit considérablement la prise en compte de la marche au sein des politiques publiques, en favorisant une image de la mobilité décalée par rapport aux pratiques effectives.

La publicité contribue largement à maintenir ce décalage entre l'imaginaire et la réalité : si la part modale de la voiture ne dépasse jamais les 65%, même au sein des agglomérations les plus motorisées, sa part dans l'univers publicitaire dépasse largement les 90% (Lavadinho, 2006b, 2008f). Les modes actifs en tant que tels ne figurent presque jamais dans les pages glacées des magazines ni dans les annonces télévisées, et encore moins dans les affiches placardées le long des avenues.

Nous pouvons néanmoins constater, ces dernières années, une certaine appropriation des modes actifs par

³⁵ Depuis 2001, la Ville de Paris a reconquis de l'espace au profit des piétons, mais n'a véritablement théorisé cette démarche que cinq ans plus tard dans le Plan de déplacements de Paris (2006). (Amar et Michaud, 2009, p.15). Dans une perspective comparative anachronique, relevons que ces démarches arrivent plus de dix ans après le Plan-Piétons de Genève (1995), mais sont contemporaines des divers Plans en faveur des piétons réalisés à Bilbao pendant cette décennie (*Plan de Movilidad* (2004) ; *Plan de Calles Amables* (2006) ; *Seguridad Peatonal* (2006) ; *Libro Blanco sobre el Transporte Público en Bilbao y su entorno* (2008) ; *Movilidad, Desigualdad social y Medio ambiente, un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao* (2008)). New York, qui vient de sortir ses *Active Guidelines en 2010*, a comblé son retard et a même désormais un pas d'avance, ayant incorporé des recommandations de santé et de promotion de l'activité physique dans ses propositions liées à la promotion des modes actifs. La dimension santé n'est que depuis peu traitée de manière explicite dans ces documents de planification directrice. Nous pouvons relever à cet égard que le Plan directeur de la mobilité douce du Canton de Genève, qui vient d'être publié en 2011, invoque à plusieurs reprises des arguments de santé dans son argumentaire pour justifier les investissements en faveur des modes actifs.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

le monde publicitaire. Celle-ci peut se mesurer, de manière indirecte et sans doute un peu paradoxale, par le nombre élevé de publicités de l'industrie automobile qui détournent désormais les valeurs incarnées par les modes actifs.



Figure 5 - Cette publicité d'Opel joue sur les changements de personnalité mobilière, faisant passer le message que la voiture, comme la personne qui la conduit (en l'occurrence le public-cible visé est pour l'essentiel féminin), peut être à la fois citadine et sportive. La liberté de pouvoir choisir son allure reste en effet l'apanage de la marche en milieu urbain, tandis que la voiture voit sa vitesse de plus en plus contrainte par la congestion et les dispositifs de contrôle qui se multiplient en ville (Ascher, 2003).



Figure 6 - Cette publicité d'Audi (qui vise essentiellement un public pendulaire, masculin autant que féminin), détourne habilement les images habituellement utilisées par les associations de défense des modes actifs pour démontrer l'espace gagné par la suppression de l'automobile, en jouant sur le rêve des corps libérés de leur carcan de métal sur une voie rapide libérée de ses embouteillages.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

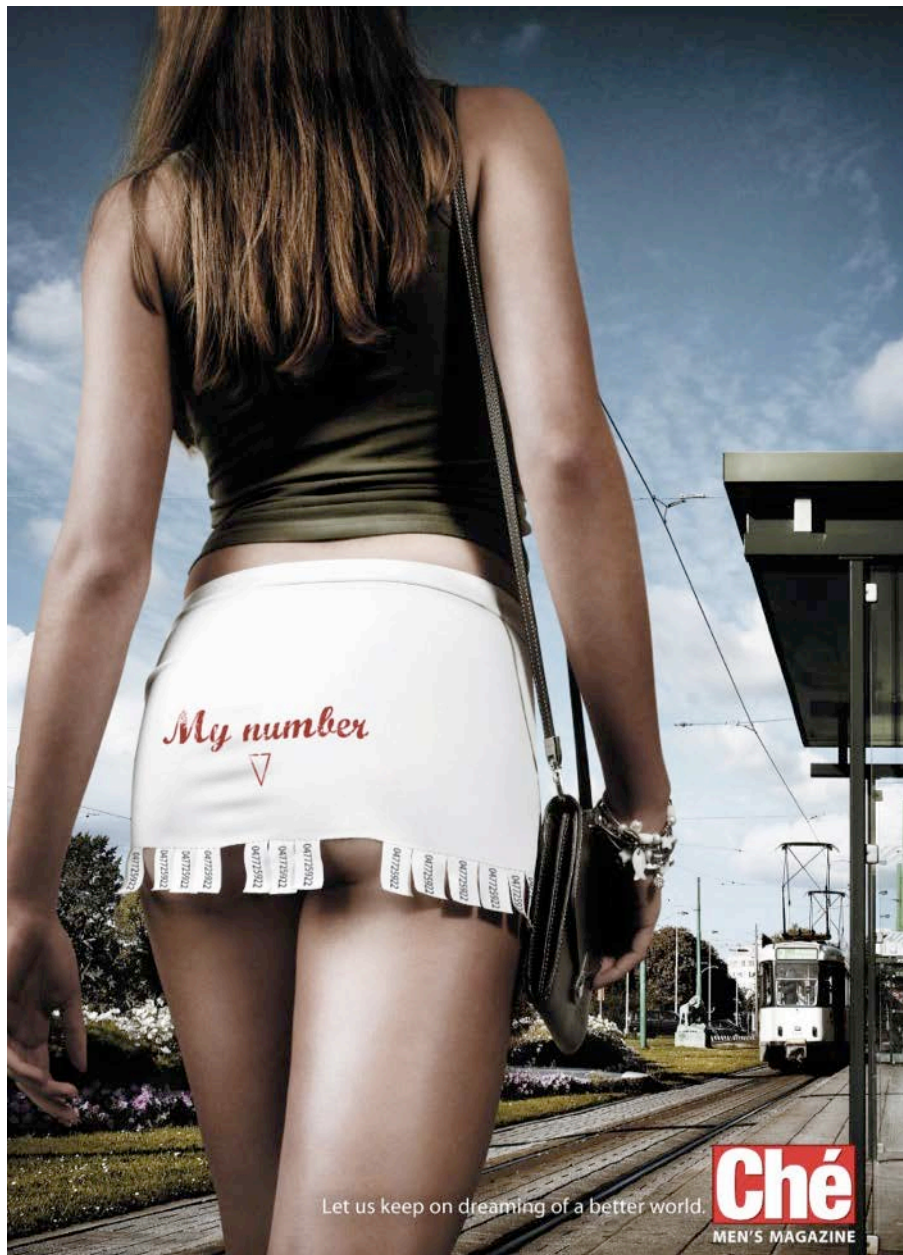


Figure 7 - Cette publicité pour le Magazine Ché (dont le lectorat-cible est masculin), joue sur une mise en scène de son slogan « Let us keep dreaming of a better world ». Au-delà de la femme qui marche au premier plan, ce qui nous paraît essentiel à relever est le fait que c'est le tramway, et non une voiture, qui figure en arrière-plan de l'image. Cela n'aurait probablement pas été le cas il y a dix ans, où la voiture y aurait sans doute bénéficié d'une place de choix. Cette mise en scène témoigne de la montée en puissance du tramway dans l'imaginaire urbain et son association à une image de mode de transport durable.

Un déficit de visibilité maintenu par des manières de mesurer défaillantes

En Europe comme ailleurs, malgré l'engouement récent dont elle a pu bénéficier, la marche souffre encore d'un grand déficit de visibilité, tant au niveau de la recherche en transports, où les méthodologies pour mesurer et rendre compte de ce mode restent largement non défrichées, qu'au niveau de la mise en œuvre de mesures favorables à son essor, qui restent bien en-deçà de ce que nous pourrions attendre, eu égard à l'importance de ce mode de transport en milieu urbain (Lavadinho, 2010a). Ce double déficit est corrélé à un constat d'insuffisance en ce qui concerne la marche en tant que phénomène urbain mesurable. Il provient essentiellement du fait que la marche en tant que mode de transport est appréhendée de manière lacunaire.

En effet, bien des pratiques ayant trait à la marche restent invisibles : nous ne les trouvons pas dans les statistiques, où la marche combinée à d'autres modes de transport disparaît au profit de ces derniers. Or, mis à part les trajets de proximité et ceux effectués dans le cadre des loisirs, il est rare que la marche soit en elle-même le mode de transport principal lors d'un trajet donné. De surcroît, bien qu'elle représente généralement encore une part importante des déplacements urbains, la marche disparaît des relevés de beaucoup d'outils statistiques qui ne s'intéressent qu'aux déplacements motorisés ou qui ne considèrent pas les déplacements de courte distance (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). Il est donc important qu'il y ait à l'échelle européenne un réel effort d'harmonisation en termes de récolte de données chiffrées, de façon à accorder à la marche la place qui lui revient eu égard à son importance réelle au sein de la chaîne complexe des déplacements urbains.

C'est l'objectif visé notamment par les travaux de dizaines de chercheurs réunis sous l'impulsion de Daniel Sauter³⁶ au sein d'un groupe de travail international qui cherche à résoudre la problématique d'une mesure plus précise de la marche, afin de favoriser une meilleure comparabilité entre les pays. Cette démarche d'harmonisation, intitulée Measuring Walking (www.measuring-walking.org), a pu progresser, entres autres initiatives, grâce aux apports des Country Reports rédigés par les experts du réseau de recherche européen COST 358 Pedestrian Quality Needs. En effet, ceux-ci ont mis en évidence les éléments statistiques dont chaque pays dispose, mais aussi et surtout les lacunes encore à combler pour parvenir à un niveau acceptable d'information et de collecte de données. Daniel Sauter souligne l'importance des statistiques dans le processus qui vise à donner plus de visibilité à la marche par la formule consacrée « *What you don't count doesn't count* »³⁷.

Même en ce qui concerne le domaine pourtant fort documenté de la sécurité routière, qui comprend des chiffres exhaustifs à l'échelle nationale, voire même des comparaisons à l'échelle internationale compilées tant par l'Union Européenne que par l'OCDE, la marche n'apparaît pas en tant que telle dans

³⁶ Daniel Sauter, consultant zurichois à la tête de *Urban Mobility Research*, est un chercheur senior réputé dans les milieux de recherche internationaux consacrés à la marche urbaine. Membre du Steering Committee du projet européen COST 358 PQN (Pedestrian Quality Needs), il est également Member of the Board de l'association internationale pour la marche Walk 21.

³⁷ Littéralement, « ce que vous ne comptez pas ne compte pas ».

les statistiques. Par définition, un accident du trafic doit comporter au moins un véhicule. Si un piéton tombe et se tue ou est gravement blessé en heurtant le trottoir, ce type d'accident est rarement inclus dans les statistiques concernant les accidents de la route. Les interactions du piéton avec l'environnement construit ne font pas partie des questionnaires nationaux, et par conséquent se retrouvent exclues des statistiques. Le piéton en tant que catégorie indépendante n'existe pas : il n'est présent qu'en situation de conflit avec les autres usagers de la route, ce qui exclut d'emblée les incidents qui se déroulent dans les espaces publics qui ne sont pas à usage prédominant du trafic routier. Or, c'est pourtant là que bien des accidents ont lieu (glissades, chutes). Ils sont le plus souvent la résultante d'interactions difficiles avec des éléments aménagés de l'environnement urbain (Methorst et al., 2010).

Si nous pouvons déplorer, avec Georges Amar et Véronique Michaud, que la marche reste encore dans l'angle mort de nombreux acteurs faute de données reflétant son impact, il faut relever comme point positif le fait que la marche soit en train de quitter progressivement les seules problématiques de sécurité routière. Le piéton n'est plus seulement un usager vulnérable, mais un acteur urbain à part entière. Dans l'évolution de la hiérarchie traditionnelle des modes vers une mobilité active et intelligente, la figure du piéton est en passe de redevenir centrale (Amar et Michaud, 2009, p. 7).

Depuis une décennie, de nouveaux chiffres confirment l'importance des pratiques

Nous l'avons vu, avec la montée en puissance des questions liées à la qualité de l'environnement urbain et notamment aux exigences posées par la notion de durabilité, la marche est désormais beaucoup plus dans l'air du temps qu'au cours des décennies précédentes. Deux phénomènes récents auxquels l'Europe doit d'ores et déjà faire face, à savoir sa population vieillissante et la croissance galopante de la sédentarité, posent également avec acuité la question du transport actif. Ce regain d'intérêt a dévoilé au grand jour les lacunes existantes et a suscité le développement, dans un nombre croissant de pays, de nouvelles pratiques de récolte de données qui mettent en avant la marche.

Lorsque les enquêtes nationales ne font pas ressortir la marche avec un niveau de détail suffisant pour en permettre une exploitation cohérente à l'échelle locale, des villes et des régions prennent de plus en plus souvent l'initiative de cofinancer les enquêtes et de procéder à des suréchantillonnages garantissant la représentativité des pratiques qui ont cours sur leurs territoires, afin de mieux calibrer les mesures d'aménagement urbain qui s'imposent. Par ailleurs, certaines villes n'hésitent pas à s'équiper en dispositifs de comptage des flux piétons, gagnant ainsi en traçabilité et en exhaustivité.

Marcher en France et en Suisse : désormais une réalité ?

En France, un certain nombre d'enquêtes portant sur la thématique de la mobilité sont réalisées périodiquement. Les chiffres récoltés depuis 40 ans permettent de reconstruire le panorama des évolutions qu'a pu connaître la mobilité dans ce pays au cours des dernières décennies. Régis de Solère, chargé d'études « Analyse de la mobilité » au CERTU, a réussi l'exercice difficile de compiler à partir de ces

diverses sources les principaux chiffres significatifs en ce qui concerne l'évolution de la marche en France au fil de ces dernières décennies. Ce paragraphe reprend pour l'essentiel ces données chiffrées, mais l'analyse qui en est faite est de ma seule responsabilité. Les derniers chiffres disponibles à l'échelle nationale sont ceux de l'enquête nationale transports pour la période 2007-2008, effectuée par l'INSEE pour le compte du ministère chargé des transports (SOeS). La coordination scientifique en est assurée par l'IFFSTAR (ex-INRETS). L'objectif de cette enquête est de connaître les déplacements à courte et longue distance des ménages en France, ainsi que l'accès des membres de ces ménages aux moyens de transport individuels et collectifs.

En Suisse, les principales sources statistiques concernant les comportements mobilitaires sont réunies pour l'essentiel par le Microrecensement transports, effectué tous les cinq ans. Certaines données étaient traditionnellement prises également à partir des résultats du recensement fédéral, effectué tous les dix ans. La dernière édition du Recensement Fédéral date de 2000, et ce dernier ne sera plus reconduit pour des raisons de coût. Pour cette raison, nous renonçons ici à traiter les données en provenance de cette source, qui nous semblent avoir perdu en dix ans de leur représentativité. Ci-après nous ferons référence aux données du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

20% des ménages ne possèdent pas de voiture

Cette enquête nous apprend ainsi que 22% des ménages en France ne disposent pas de voiture. En Suisse, le Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007) montre que 19% des ménages suisses ne possèdent pas de véhicule privé. Ces chiffres voisins montrent qu'environ 20% de la population de ces deux pays est d'emblée prédisposée à devenir multimodale en jonglant avec les autres modes de transport, toutes choses égales par ailleurs.

Plus de la moitié des ménages habitent à proximité des transports publics

Les conditions y seraient *a priori* favorables, puisque plus de la moitié (54%) de ces ménages réside à moins de 300 mètres d'un arrêt de transports publics. Cela ne veut évidemment pas dire que pour autant leurs membres y auront recours car la distance n'est pas le seul critère déterminant. D'autres aspects de la qualité du service, à l'instar de la fréquence, le nombre de transferts ou le confort, priment dans l'appréciation par les potentiels usagers. Plus que la distance en termes absolus, c'est surtout la qualité du parcours donnant accès aux transports publics qui compte. En ce sens, il faut relever les nombreuses difficultés perçues qui sont associées à la marche de type *last mile* – cette marche de raccordement qui concerne le premier ou le dernier kilomètre. En effet, 41% des ménages interrogés estiment que les trottoirs et les carrefours situés à moins d'un kilomètre du domicile ne sont pas bien aménagés pour que les piétons puissent s'y déplacer en sûreté. Cette donnée se révèle donc un frein majeur à sortir de chez soi avec simplement l'intention de marcher. Le recours à la voiture ou encore le repli sur le chez soi n'en deviennent que plus tentants.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Même les jeunes déclarent être gênés lorsqu'ils marchent

Il faut également relever, en ce qui concerne la France (nous n'avons pas de chiffres équivalents pour la Suisse), que le nombre de personnes gênées ou limitées dans leurs déplacements est en constante augmentation (11% en 2008). Cette gêne se manifeste pour plus de la moitié de ces personnes au bout de quelques centaines de mètres seulement. Cette gêne augmente sans surprise fortement avec l'âge – ce sont les personnes les plus âgées qui sont les plus gênées –, mais il faut signaler tout de même, puisqu'il s'agit d'un fait plus surprenant, que les premières déclarations de gêne sont précoces, à partir de 20-25 ans déjà, et qu'à partir de 35-40 ans la gêne augmente considérablement, même si l'autonomie pour ces classes d'âge est encore fortement présente pour les déplacements. Ces chiffres corroborent l'analyse de Rachel Thomas (2005) qui voit dans les défaillances de l'environnement construit plus que dans celles de la personne la source de la problématique du handicap en termes d'accessibilité. Loin d'être un problème qui ne concernerait que les seniors ou les personnes à mobilité réduite, l'accessibilité est une question à laquelle sont confrontées toutes les couches de la population.

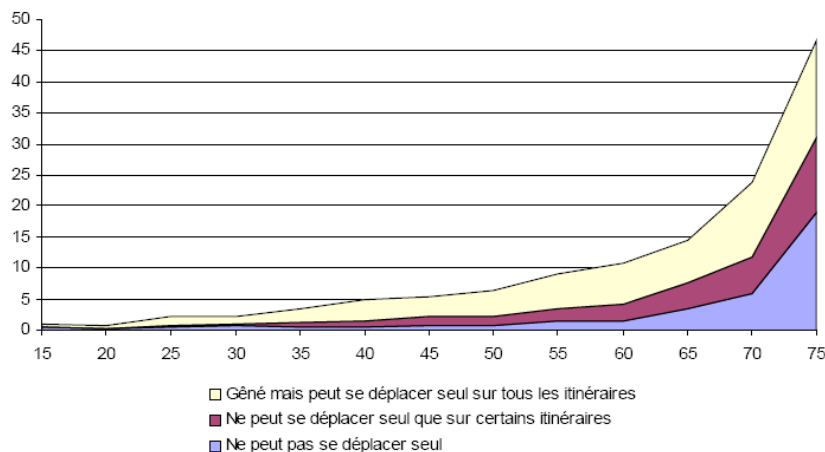


Figure 8 – Personnes gênées dans leurs déplacements, selon trois niveaux de gêne et selon l'âge (en %).

Champ : individus âgés de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008.

Le minimum de 30 minutes par jour n'est pas assez pratiqué par la population

Le taux de sédentarité est alarmant tant en France qu'en Suisse, qui n'échappent pas à la tendance observée désormais partout en Europe et dans le monde. En France, 59% de la population déclare marcher le minimum de 30 minutes par jour conseillé par l'OMS. En Suisse, seulement 40% de la population déclare marcher plus de 35 minutes par jour, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

L'hémorragie de la marche est stoppée et sa part modale monte depuis 2000

Cependant, il faut souligner un début de renversement de tendance depuis une décennie en ce qui concerne la part modale de la marche.

En France, nous pouvons ainsi observer que la part modale de la marche, qui perdait régulièrement du terrain face à la voiture entre 1982 (34,1%) et 1994 (23,2%), semble s'être stabilisée entre 1994 et 2008 (23,0%). Contrairement aux idées reçues, les chiffres nous montrent qu'en dépit de la part modale perdue au cours du demi-siècle écoulé la marche reste, avec environ 23% des déplacements, le mode le plus pratiqué au niveau national après la voiture (64,3%). Elle est même souvent majoritaire lorsqu'on soustrait les déplacements longue distance pour ne considérer que les déplacements urbains proprement dits, qui sont généralement effectués sur de courtes distances.

En Suisse, non seulement la marche n'a plus perdu de part modale depuis 2000, nous assistons même à une forte augmentation de la part modale de la marche entre 2000 (34,3%) et 2005 (39, 7%).

La différence relativement importante entre les deux pays est à pondérer en fonction de leurs caractéristiques territoriales fort divergentes. La répartition en Suisse d'un réseau dense d'agglomérations de relativement petite taille bien irrigué en transports publics contribue à un plus haut degré de marchabilité du territoire, tandis qu'en France, de vastes territoires ruraux et semi-ruraux et un niveau de service en transports publics globalement beaucoup plus faible, y compris en milieu aggloméré, encouragent un recours accru à l'automobile.

La prise de conscience au niveau européen de la nécessité de renverser la tendance, ainsi que les subséquentes actions en faveur des modes actifs mises en place au cours de cette dernière décennie par une majorité de villes européennes semblent donc être payantes : les résultats montrent qu'il est possible de redresser le tableau, moyennant une volonté politique forte de renverser les priorités. Si la France et la Suisse suivent la tendance d'ores et déjà observée dans d'autres pays européens, il est probable que la marche reprenne dans les prochaines décennies une partie de sa part modale perdue depuis trente ans.

La marche est très pratiquée en termes absolus

En chiffres bruts, la marche impressionne : 256 millions de déplacements sont effectués chaque semaine à pied par les français (nous ne disposons pas de statistiques équivalentes pour la Suisse). Il est pour le moins paradoxal que si peu de moyens soient alloués à un phénomène pourtant si répandu. Si l'on compare ce chiffre aux 31 millions de déplacements en vélo, nous pouvons ainsi constater que bien que la pratique du vélo soit huit fois moins importante en termes de part modale, les aménagements en faveur du vélo concentrent des moyens financiers bien supérieurs. Par contraste, l'investissement humain et financier des collectivités en faveur de la marche reste bien en-deçà de ce que l'on serait en droit d'espérer à la lumière de l'omniprésence de la marche dans notre quotidien urbain.

La marche est également présente en périphérie

En France, la part des modes actifs en fonction du territoire de résidence montre que la marche est corrélative du monde urbain. Sans surprise, c'est dans la ville-centre que la marche est la plus pratiquée, avec 28% de la part modale. En périphérie d'agglomération, en revanche, les chiffres étonnent : en

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

France, 23% des déplacements s'y effectuent à pied. En ville isolée, la marche ne représente plus qu'un cinquième des déplacements. En dépit d'une taille souvent modeste qui serait plutôt favorable aux modes actifs, les villes isolées ont encore souvent en vigueur des politiques de circulation et de stationnement qui facilitent grandement l'usage de la voiture, y compris pour les déplacements de courtes distances. Cela explique pour partie le recul plus marqué de la marche que l'on y observe. C'est en milieu rural que la marche est le moins pratiquée par les français, atteignant seulement 13% de la part modale.

En Suisse, les chiffres montrent des pratiques de marche nettement supérieures. Au sein des agglomérations, la marche atteint 46% de la part modale. Ce chiffre atteint même 51% dans les communes centrales. Dans les couronnes périphériques des agglomérations, la part modale s'élève encore à 42%. Au sein des villes isolées la part de la marche atteint 46%, tandis qu'en milieu rural, elle se maintient à 41%.

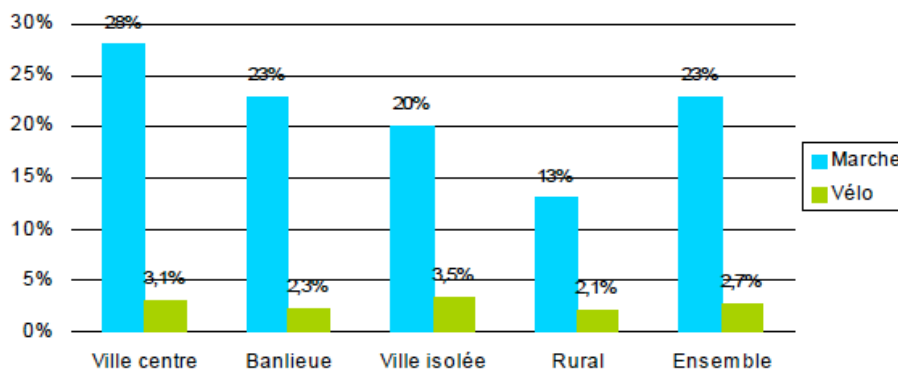


Figure 9 – Part des modes actifs dans les déplacements de semaine selon la zone de résidence

Les grandes villes font les grands marcheurs : l'exemple de Paris

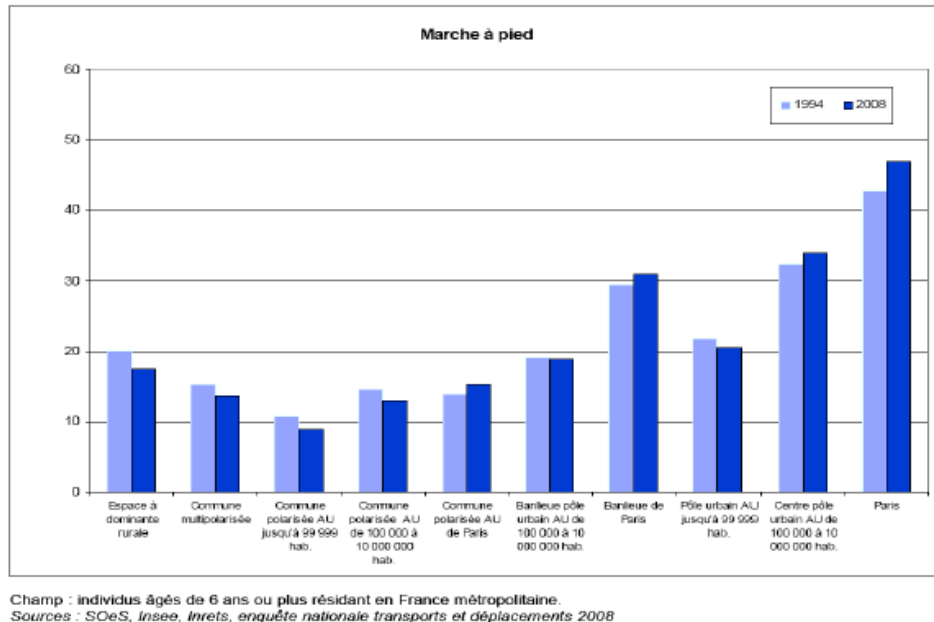


Figure 10 - Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)

En France, si le déclin de la marche semble encore se poursuivre en milieu rural, la pratique de la marche évolue ces dernières années de manière positive dans les très grandes villes. A Paris tout particulièrement, la marche a gagné bien des points entre 1994 et 2008. Paris *intra muros* connaît sans surprise le plus fort gain, mais les communes de la banlieue parisienne ne sont pas en reste, puisqu'elles connaissent aussi une évolution positive. Ces chiffres étayent la démonstration du fait que lorsque les collectivités publiques embrassent résolument la promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération, les résultats se reflètent non seulement dans le centre mais aussi dans les communes périphériques (Lavadinho, 2009f, 2010i).

Les motifs qui font marcher

En Europe, le taux total de mobilité journalier, qui tourne autour des 3,7 déplacements, est resté remarquablement constant au fil des dernières décennies. Aujourd'hui, l'on se déplace toujours autant qu'hier, mais pas pour les mêmes raisons. Ce paragraphe a pour objectif d'explicitier les motifs qui nous font marcher.

Travail

En Suisse le motif travail ne représente plus aujourd'hui que 23% des déplacements (tous modes de transport confondus), auxquels s'ajoutent 4% pour le motif formation, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

Si nous regardons maintenant dans le détail quel est le mode de transport choisi pour le motif travail, nous pouvons faire le constat que l'importance de la marche au quotidien est souvent masquée par le fait qu'avec une part modale d'environ 10% en France, ce mode n'est pas prépondérant pour ce motif, alors que la voiture représente à elle seule en France les trois quarts des déplacements pour ce motif. La distorsion introduite par ces résultats fausse la perception de l'importance de l'usage de la voiture pour la mobilité globale. En effet, pour tous les autres motifs, la part modale de la voiture faiblit considérablement, alors que les autres modes de transport, et en particulier les modes actifs, sont beaucoup plus pratiqués.

En Suisse, au contraire, la marche (38,6%) et la voiture (38,5%) se partagent à égalité les parts modales pour ce motif, lorsqu'on les mesure par le nombre d'étapes réalisées au cours des déplacements.

Bien que il ait été mis en avant traditionnellement pour décrire les déplacements quotidiens, la pertinence du motif travail comme descripteur est actuellement remise en question. S'il reste structurant pour l'organisation de la journée, le travail est en perte de vitesse face à la montée toujours plus forte des autres motifs. Ainsi, en Suisse, achats et loisirs représentent désormais ensemble plus de la moitié des déplacements, alors que le travail en représente moins du quart. Ces chiffres se retrouvent peu ou prou dans les autres pays européens.

Il nous paraît dès lors essentiel, pour mieux comprendre la place réelle de la marche dans le système de déplacements, d'analyser sa part modale pour d'autres motifs que le travail. Achats, sports et loisirs, mais aussi les déplacements liés aux sorties et aux visites entre parents et amis ainsi que l'accompagnement des proches deviennent en effet de plus en plus structurants au sein de notre mobilité quotidienne.

Achats, loisirs et autres activités

Nous pouvons faire le constat tout d'abord d'une véritable explosion de la mobilité liée aux achats et aux loisirs. Ces pratiques (qui de surcroît s'imbriquent de manière croissante) représentent ensemble plus de la moitié (56%, dont 11, 4% pour les achats et 44,7% pour les loisirs) des déplacements des Suisses (tous

modes de transport confondus), selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007). L'importance du motif achats pour la marche se reflète dans le fait que celle-ci s'effectue plus souvent au féminin. Ainsi en France, 61% de la marche est le fait de femmes, contre 39% d'hommes (en Suisse, le microrecensement Transports ne fait pas de différenciation genrée des comportements pour ce motif).

En ce qui concerne le choix du mode de transport pour les déplacements liés aux **achats**, nous pouvons constater qu'en France la marche représente 27,4% de la part modale pour ce motif. En Suisse, la part modale de la marche pour ce motif se monte à 53,2% des étapes, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

En France, l'on distingue le sport et les visites en tant que catégories spécifiques, alors qu'en Suisse ces catégories sont fondues dans la catégorie plus large des loisirs, considérés globalement, sans différenciation.

En France, les déplacements liés au **sport** sont ceux pour lesquels la marche est la plus fréquente, avec près de la moitié (48,1%) de la part modale. Quant aux **visites**, une fois sur cinq on se rend chez des proches à pied.

En Suisse, la marche représente pour les loisirs 47% des étapes, alors que la voiture n'en représente plus que 36,3% en 2005, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007). En 2000 (OFS/ARE, 2001), la marche n'atteignait encore que 42% de part modale pour ce motif, sa pratique est donc en nette augmentation.

CONCLUSION : IMPLICATIONS POUR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL

Au vu des enseignements apportés par ces données statistiques, il nous semble pertinent d'étudier en particulier le potentiel en termes de report modal de mesures de localisation favorisant la proximité et accessibilité des équipements d'achats et de loisirs, ainsi que les configurations de leurs périmètres et de leurs relations réciproques, pour lesquels, à notre sens, les villes peuvent exercer plus efficacement leur rôle en matière d'aménagement.

A contrario les politiques qui visent les déplacements pendulaires pour le motif travail semblent moins faciles à analyser en vue de dégager des solutions très innovantes. En effet, les dimensions sociétale et économique comportent davantage d'inertie au changement ; elles nécessitent une approche beaucoup plus volontariste si l'on veut modifier les choses en profondeur, sachant que les mesures actuelles ne sont que cosmétiques et que les résultats restent assez symboliques sur les changements de comportement. En l'absence de politiques publiques fortes et coordonnées intégrant notamment la dimension économique dans son ensemble et les aspirations individuelles de désirabilité résidentielle et de mobilité sociale, la mobilité individuelle motorisée reste et restera la réponse que chacun et chacune trouve au niveau personnel pour concilier des univers territoriaux et des pratiques quotidiennes désespérément irréconciliables.

DES STANDARDS PORTEURS POUR LE FUTUR DE LA MARCHE

Cela suppose d'appliquer des régulations au champ le plus sensible, celui du développement de l'urbanisation et des déplacements, au carrefour de ce qui fonde aujourd'hui la puissance économique des entreprises et des Etats comme les premiers attributs de l'homme moderne, sa liberté de s'installer, de se déplacer, de consommer ...

Alain Cluzet

INTRODUCTION

L'incursion que nous venons de faire dans les statistiques de la marche nous montre une extrême diversité dans les pratiques, mais aussi quelques récurrences. Premièrement, nous avons vu que les grandes villes font les grands marcheurs. Deuxièmement, que plus une ville est multimodale, plus la marche y est pratiquée pour relier les divers modes entre eux. Troisièmement, que plus les villes aménagent leurs environnements construits en fonction des critères de marchabilité, plus les marcheurs y sont nombreux et plus ils adoptent la marche en tant que pratique non seulement occasionnelle, pour leurs loisirs, mais en tant que mode de transport fonctionnel pour leurs déplacements quotidiens.

Le présent chapitre est quant à lui dédié à l'émergence de nouveaux standards qui concernent l'aménagement urbain, en particulier l'aménagement des espaces publics et des réseaux qui sous-tendent la marche. Ceux-ci ont connu un véritable essor au cours de cette dernière décennie. La marche a reculé depuis les années 1950 au fur et à mesure de l'imprégnation des villes par l'automobile ; ce mouvement s'est inversé progressivement à partir de 1990, en fonction de l'évolution récente des politiques de développement territorial. Les aménagements pour les piétons ont évidemment été fortement impactés par ce double mouvement successif : une mise à l'écart du piéton et une forte séparation des flux se sont ainsi affirmées pendant quatre décennies, puis le processus a connu une inversion : une reprise d'espace au profit du marcheur est actuellement en train de se généraliser et cette tendance se trouve complétée par une plus grande mixité des flux, entre le piéton et l'automobile, puis avec d'autres modes de déplacement, notamment le vélo et les transports en commun. La mouvance actuelle privilégie la constitution d'espaces partagés du type des « zones 20 » ou « zones de rencontre ». Plus généralement, nous passons d'une logique de ségrégation des modes de déplacement à une logique de cohabitation plus harmonieuse. Nous allons voir au cours de ce chapitre et également au sein du mouvement III, qui illustre certaines de ces opérations, comment l'espace public dans son ensemble peut tirer un profit qualitatif indéniable de cette nouvelle tendance, qui se décline suivant chaque typologie urbaine.

QUELS STANDARDS MINIMAUX POUR LA MARCHÉ ?

L'une des questions fondamentales à laquelle la recherche doit répondre concerne les standards minimaux d'un aménagement urbain qui se veut favorable à la marche. Quels sont-ils ? Peuvent-ils être définis de manière globale, où doivent-ils tenir compte des spécificités propres à chaque pays, voire à chaque ville ?

La littérature déjà très abondante sur la question de la standardisation (pour un état de l'art exhaustif, voir Methorst et al., 2010) met en évidence la difficulté à faire émerger des standards harmonisés au niveau national ou international, la grande majorité des études et des bonnes pratiques concernant en priorité le niveau local. Les tentatives les plus abouties concernent la création de zones 30 et plus timidement de zones de rencontre³⁸, sur lesquelles nous reviendrons au mouvement III. Bien évidemment, des spécificités propres aux contextes locaux existent. Celles-ci concernent aussi bien les aménagements existants que les attentes en matière d'aménagements à venir. Dans les rapports qui ont été rédigés sur l'état de la situation par pays dans le cadre du projet de recherche européen COST 358 Pedestrian Quality Needs (Methorst et al., 2010), l'on constate paradoxalement que les pays qui se plaignent le plus sont ceux où la qualité structurelle est la meilleure. L'hypothèse explicative relève que dans ces pays les usagers ont déjà intégré la notion d'un niveau de service (LOS – *level of service*) relativement élevé. Lorsque ce niveau de service est absent, on le remarque et l'on s'en plaint d'autant plus que le standard est placé haut sur l'échelle des attentes.

En raison du niveau d'intégration croissant introduit par des transferts plus rapides de connaissances et de bonnes pratiques, la notion d'un seuil minimal de service dépasse les frontières nationales et se répand à l'échelle du réseau des villes global. Elle est alors connexe du processus même de métropolisation, car les usagers urbains s'alignent sur un niveau de service de type métropolitain. Ils s'attendent dorénavant à rencontrer, même dans les villes moyennes ou de plus petites villes, un niveau de service piéton comparable à celui de toute grande capitale. Ce niveau de service devient dès lors le standard urbain minimum. Or les plus petites villes n'ont ni la capacité financière ni la vocation à accueillir des infrastructures lourdes de transport ou des équipements de niveau supérieur. Le décalage se creuse donc à ces échelles-là entre les représentations de ce que devrait être une ville aujourd'hui et ce qu'elle peut effectivement offrir.

Il revient donc à la recherche de tenter de faire émerger des standards de bonnes pratiques qui soient réalistes pour chaque niveau urbain, des grandes métropoles aux villes petites et moyennes. Au sein de ce travail de thèse nous avons pris le parti de travailler sur des métropoles de taille moyenne à l'échelle européenne. Tant la Métropole lémanique dans laquelle s'inscrivent Lausanne et Genève que la Métropole de Bilbao accueillent environ un million d'habitants. Cette taille exige déjà des

³⁸ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

investissements conséquents dans les infrastructures de transports, notamment par une offre importante en transports publics, afin de répondre aux besoins d'échanges forts entre les divers territoires qui composent ces agglomérations. Nous pensons que c'est une bonne échelle pour traiter la marche au sein des grands territoires. Les solutions trouvées pour cette échelle sont de surcroît très reproductibles en Europe, où la majorité des agglomérations de deuxième rang possèdent une taille similaire³⁹.

Contrairement à la lenteur qui caractérisait l'émergence de nouvelles normes par le passé, les normes peuvent aujourd'hui évoluer assez rapidement dans le temps et dans l'espace : les bons exemples se propagent facilement de ville en ville et de pays en pays. Si cela peut prendre encore un certain temps jusqu'à ce que des idées nouvelles puissent émerger, une fois présentes sur la scène internationale elles voyagent beaucoup plus vite qu'auparavant. Les projets européens comme le COST 358 auquel nous avons pu participer (Sauter, Von der Mühl et Lavadinho, 2009) tirent profit de cette force de propagation pour contribuer à l'établissement de nouveaux standards qui feront les standards minimaux de demain. C'est justement en raison de la nécessité de standards reproductibles qu'il est important de définir au niveau européen et/ou international lesquels de ces standards sont à considérer parmi les standards minimaux prioritaires. Ceux-ci pourront alors être plus rapidement pris en compte par les politiques publiques au sein de nos villes et de nos pays.

Le rôle du temps long dans la sédimentation des standards

Les architectes, les urbanistes, les paysagistes, les designers, les concepteurs lumière, les artistes, les services techniques, etc., doivent être invités à désobéir à de trop nombreux règlements, à de trop imposantes normes, à de trop impersonnelles procédures qui cadennassent plus qu'ils ne libèrent les sensations des humains dans leur environnement

Thierry Paquot

La temporalité peut également jouer un rôle important dans l'acceptabilité d'un certain niveau de service. Ainsi, les niveaux de sécurité routière courants des années 50 semblent de nos jours inappropriés et sont devenus inacceptables au sein de nos sociétés. A cette époque, il était courant d'observer des vitesses de l'ordre de 60 ou 70 km/h en milieu urbain. Aujourd'hui, **l'apaisement de la vitesse en ville**, plus connu sous l'appellation technique « modération du trafic », a totalement changé la donne. Les normes inscrites dans la loi et sur les panneaux ne sont que la face apparente d'une norme intériorisée qui est elle comportementale et qui relève de ce qui est communément admis comme le standard de l'action collective. Il devient dès lors impensable de rouler en ville « comme on les faisait à l'époque ». Non pas tant à cause des panneaux et des amendes, bien que cela compte évidemment aussi dans la balance, mais

³⁹ Sources : ONU (2007) « Urban Agglomerations 2007 », au sein de l'étude [World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database](#).

plutôt car la nouvelle norme sociétale communément admise et partagée est celle d'une vitesse mesurée en ville, même si la notion de ce qu'est une vitesse mesurée demeure sujette à une certaine marge d'interprétation.

Rappelons cependant qu'il n'en a pas toujours été ainsi. « L'introduction de l'automobile, au début du XXe siècle, s'est d'abord faite avec prudence (en France, une loi fixait alors la vitesse limite à celle des piétons, 5 km/h). Toute prudence est oubliée, cependant, lorsqu'après la deuxième guerre mondiale, la production en série de voitures dites « populaires » permet l'accession d'une partie plus importante de la population à la motorisation » (Muhlrad, 2008, p. 21). En effet, les codes de la rue mis au point dans les années 50 « limitent fortement les droits des piétons à l'usage de la chaussée, les réduisant au statut d'« obstacles mobiles » dans la trajectoire des véhicules et de perturbations à la fluidité de la circulation. Les premières limitations de vitesse ne sont réintroduites qu'en milieu urbain (en France, 60 km/h en 1954) » (Muhlrad, 2008, p. 22). Ces vitesses élevées mènent à des mesures croissantes de ségrégation entre les modes motorisés et les piétons. Barrières, passerelles, tunnels, plateaux piétonniers en hauteur ne sont que quelques unes des solutions préconisées entre les années 1960 et 1990 pour « protéger les piétons ». Ces mesures cherchent à régler les problèmes de cohabitation par une mise à distance qui exige la canalisation de plus en plus sévère des mouvements piétons. C'est sans compter sur la résistance des piétons, qui cherchent toujours, malgré la multiplication des obstacles, à suivre leurs lignes de désir (Lavadinho, 2008a), nonobstant les dangers qu'ils encourent.

La mise au pas des piétons pour faire place à l'automobile

Les premières tentatives de canalisation des piétons à l'époque contemporaine datent d'il y a plus d'un siècle et sont de fait concomitantes de l'apparition de l'automobile. André Guillaume, étudiant le cas de Paris durant la première période d'autophilie entre 1900 et 1930, en dénombre quelques unes qui nous semblent dignes d'être ici reprises pour élucider l'état d'esprit d'alors.

« Il n'est pas rare de voir un Parisien traverser une rue à grande circulation en lisant son journal, laissant aux conducteurs des voitures le soin de prendre les précautions voulues pour l'éviter » (Massard et Biette, 1912 in Guillaume, 2008)

Le piéton « ne peut pas se résoudre à considérer la chaussée où il doit séjourner le moins possible et juste le temps de passer d'un trottoir à l'autre. Il se considère comme exproprié parce qu'on lui demande de rester sur le trottoir » (Hanse, 1923 in Guillaume, 2008) La rue, l'avenue, le boulevard, la place, faits pour lui, lui appartiennent encore » (Guillaume, 2008, p. 34).

Le président de l'Automobile Club de France et Président de la Commission Exécutive de la conférence Internationale de la Circulation routière n'hésite pas à affirmer que « dans la très grande majorité des cas de collision entre véhicules et piétons, l'origine de l'accident se trouve dans l'imprudence du piéton qui, sans aucune précaution, s'est jeté devant le véhicule » (Chaix, 1923 in Guillaume, 2008).

Des mesures plus coercitives se font jour alors pour contraindre les piétons « qu'il faut traiter comme des enfants qu'il faut surveiller et instruire (...) » (Cave et al., 1923). Guillaume repère cette tendance à vouloir raffermir l'éducation piétonne à l'œuvre ailleurs en Europe. Ainsi par exemple à Kiel, en Allemagne, on rédige des « commandements du piéton » que la police distribue aux heures d'affluence : « Prends toujours la droite sur un trottoir et ne t'arrête pas au coin des rues. Passe le trottoir directement en ligne droite dans la direction la plus courte et jamais en zig-zag (...) traverse la chaussée non à un endroit qui te plaise, mais seulement à un carrefour » (Bosshard, 1926 in Guillaume, 2008).

Guillaume note les premiers dispositifs de canalisation de traversée à Paris : « En 1925, la préfecture de police décide de la création de points de passages pour la traversée des chaussées par les piétons. Le premier passage, signalisé par des panneaux spéciaux sur les trottoirs, est aménagé à l'essai Avenue des Champs Élysées. Ce système s'avérant rapidement insuffisant, des pistes réservées aux piétons sont signalisées sur les chaussées mêmes. En 1927 on installe les premiers passages délimités par des pots d'acier, les clous. » (Guillaume, 2008, p. 43).

Ces extraits soulignent à quel point, à cette époque, c'est le piéton qui est considéré comme le véritable problème de la circulation, et non l'inverse. Si ces vues peuvent aujourd'hui nous sembler étonnantes, n'oublions pas qu'elles forment le fondement de bien des Codes de la route européens. Ce n'est que depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000 que la révision de ces Codes, entamée dans la plupart des pays européens, a pu commencer à éliminer certaines de ces prescriptions qui pénalisent le piéton. Mais ce travail reste pour une large part inachevé. Il n'est pas rare que le législateur souscrive encore aujourd'hui à la vision de la canalisation des flux piétons. Ainsi par exemple la révision de 2008 du Code de la Rue en France n'accorde toujours pas au piéton le droit de traverser autrement qu'en ligne droite (CERTU, 2008a).

Peu à peu, on commence donc à comprendre qu'il est irréaliste de chercher à canaliser les piétons à l'écart de la circulation motorisée et de leur imposer le respect de mesures qui limitent leurs mouvements ou entraînent un effort supplémentaire. Dès lors, la clé de l'amélioration de la sécurité se trouvera plutôt du côté de la réduction des vitesses au-dessous d'un seuil qui permette d'éliminer les blessés graves (Muhlrad, 2008, pp. 25-26). Suite à diverses recherches, un abaissement de la limite de vitesse à 50 km/h en ville paraît approprié et plusieurs pays tels que le Danemark (Engel et Thomsen, 1988) et plus tard la Suède (Hydén et al., 1995) en font l'expérience. Après une évaluation positive, cet exemple est largement suivi entre la fin des années 1980 et le début des années 1990. La vitesse officielle est aujourd'hui de 50 km/h dans les villes européennes. Ce standard acquis depuis 20 ans est actuellement remis en question par une mouvance pour la mise en place d'un nouveau standard, le 30 km/h. Ce standard devient de nos jours, après moult luttes, une nouvelle évidence avec laquelle il faut composer. Au vu de la rapide

multiplication depuis le début des années 2000 des zones 30⁴⁰ dans un grand nombre de villes européennes, l'hypothèse partagée au sein du réseau d'experts réunis autour du projet européen COST 358 Pedestrian Quality Needs (Methort et al., 2010) est que d'ici 2020 le 30 km/h en ville sera une norme aussi standardisée que ne l'est actuellement le 50 km/h. En revanche, certaines idées nouvelles d'aménagement, à l'instar des zones de rencontre⁴¹, que nous analyserons plus en détail au sein du mouvement III, demandent des aménagements innovants pour faciliter la cohabitation. Par conséquent elles ont besoin de plus de temps pour mûrir et doivent faire leurs preuves par l'usage avant d'être adoptées à plus large échelle. C'est d'autant plus vrai lorsque ces idées bousculent des conceptions du monde urbain qui sont en place. Ainsi, par exemple, **la hiérarchisation des modes de transport** a connu cette dernière décennie une inversion de marche un peu partout au sein des grandes villes au niveau mondial : piétons et cyclistes, les usagers « les plus faibles », sont désormais placés au premier rang de cette hiérarchie, tandis que la voiture particulière se retrouve généralement au dernier rang des priorités, après les transports publics. Il convient néanmoins de garder du recul par rapport à ce nouveau discours. Si l'on peut relever qu'il y a effectivement des progrès, tant sur le papier, lorsque la planification tente d'intégrer cette nouvelle donne, qu'au niveau des opérations concrètes d'aménagement, force est de constater qu'un hiatus parfois conséquent subsiste dans beaucoup de villes entre l'esprit de la loi et son application sur le terrain. En ayant cette mise en garde à l'esprit, nous allons maintenant considérer les principaux épisodes de la lente évolution des mentalités qui, depuis quelques décennies, infléchit les politiques d'aménagement urbain en faveur des piétons. Nous pouvons résumer cette évolution comme **le passage d'une logique de séparation à une logique de cohabitation des modes**. Du modèle strictement fonctionnaliste de la distribution des flux selon une hiérarchie liée à la vitesse, nous sommes ainsi passés à un nouveau modèle de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁴² ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) qui fait la part belle à la cohabitation des modes dans toute leur diversité, en suivant le primat postulé par Jacques Lévy de l'urbanité sur la vitesse (Lévy, 2008). Nous y reviendrons plus en détail au sein du mouvement II. C'est ainsi que depuis quelques décennies se multiplient les instruments de modération de la vitesse et les mesures d'aménagement qui visent à redonner de l'espace aux piétons (Muhlrads, 2000 ; Faure et al., 2001), à l'instar des zones 30 et les zones de rencontre⁴³. Pour mieux mettre en évidence ces (r)évolutions, procédons par une coupe transversale qui nous permettra d'identifier les principales périodes de transition.

⁴⁰ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁴³ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

De la séparation au partage de l'espace : les jalons d'une politique d'aménagement

Le piéton n'est pas simple à appréhender, à gérer, ni même à canaliser sur un espace public ou privé. D'abord parce qu'il est multiple. Et parce que la marche n'est pas seulement un mode de déplacement ! Contrairement aux autres modes, elle peut se passer de motif : le piéton s'arrête, stationne et flâne, voire vagabonde.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

Dans la vie urbaine ordinaire, les utilisateurs de l'espace public sont considérés à partir de leur puissance, de leur poids, de leur nombre et de l'espace qu'ils consomment. La hiérarchie est d'habitude la suivante : chemin de fer, tram, poids-lourd, bus, voiture, vélo, piéton. Face à cette situation, deux attitudes sont possibles : l'une consiste à séparer les flux pour protéger le piéton et le mettre à l'abri des agressions par d'autres modes de transport ; l'autre consiste à partager l'espace en donnant au piéton les moyens de résister, voire de reconquérir des territoires plus vastes lui assurant la perméabilité, la connectivité, l'accessibilité du réseau urbain. La première solution est sans doute nécessaire mais elle n'est pas suffisante pour encourager les gens à marcher. En outre, elle revient objectivement à considérer le piéton comme un être faible, qui ne pourra pas gagner son autonomie : par la protection même dont il bénéficie, il sera maintenu dans son état de faiblesse. Dans la deuxième perspective, le piéton est invité à se prendre en charge, à acquérir des responsabilités nouvelles et à devenir un acteur au moins aussi important dans l'espace public que l'automobiliste ou le conducteur de bus ou de tramway.

Les aménagements conformes à la logique de la séparation des flux consistent à octroyer une place précise à chacun des modes : les piétons sur des trottoirs, les cyclistes sur des pistes cyclables, les voitures sur la voirie et les bus et les trams en site propre ou en couloir réservé. Ce type d'aménagement, qui s'est mis en place dès l'entre-deux guerres, s'est poursuivi jusque dans les années 1990, et peut encore être décelé aujourd'hui dans des villes qui n'ont pas encore pris le parti de la requalification de leur voirie ni de leurs espaces publics. Canaliser les flux revient à affirmer une hiérarchie des modes de transport fondée sur leur puissance, leur poids, leurs dimensions et leur vitesse. On réserve ainsi des canaux spécialisés pour les traversées par le biais de feux tricolores et de zébrures au sol. Le piéton qui traverse ailleurs ou à un autre moment le fait à ses risques et périls (Chu et al., 2004). Il s'en tirera au mieux avec quelques égratignures et un procès-verbal.

Cependant, cette politique de ségrégation qui consiste à pousser la logique de protection jusqu'au bout et à isoler totalement les modes de transport des uns des autres s'est retrouvée peu à peu dans une impasse : le gabarit des rues n'est pas extensible et, à un moment donné, il faut reprendre à l'un ce que l'on donne à l'autre. Lorsqu'une rue est totalement consacrée à l'un des modes de transport – par exemple les piétons, comme c'est le cas des zones piétonnes –, il faut rapidement trouver des moyens de faire circuler les

voitures de livraison, les transports en commun et les véhicules riverains. Les exigences entraînées par ces types de zonage impliquent qu'ils doivent être de taille assez réduite et ne peuvent être étendus au-delà des hypercentres. Les mouvements de piétonnisation « purs » ont ainsi progressivement cédé le pas à de nouvelles formes de cohabitation plus souples mais qui ont l'avantage de pouvoir être déployées à plus large échelle, à l'instar des zones 30 et des zones de rencontre⁴⁴. La marche a tout à gagner avec cette nouvelle optique qui facilite sa cohabitation avec les autres modes. C'est dans cette perspective de cohabitation que nous considérons ici le passage d'une logique de ségrégation des modes à une logique de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁴⁵ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b). Nous passerons ainsi en revue les diverses actions, mesures et instruments actuellement mis en œuvre pour redonner à la marche ses lettres de noblesse au sein de l'espace public et la place qui lui revient au sein de la mobilité urbaine.

Nous pouvons, à grands traits, distinguer trois grandes ruptures concernant le partage de l'espace urbain. Avec l'hégémonie de la voiture, c'est la logique de la séparation qui prévaut, alors que le recentrage sur la marche a fourni l'opportunité de découvrir de nouvelles manières de partager l'espace.

- Première rupture – les années 1970 : La première de ces ruptures a eu lieu dans les années 1970, à la faveur d'un mouvement urbanistique naissant qui contestait les idéologies du mouvement moderne sur le développement urbain – incarnées par Georges Pompidou en 1971 avec la phrase « Il faut adapter la ville à l'automobile ». Ce courant constataire faisait le constat accablant des effets négatifs d'une croissance désordonnée dans l'urgence d'après-guerre : en privilégiant « la quantité sur la qualité », celle-ci avait au passage perdu de vue les qualités des espaces publics qui « faisaient ville », au profit d'un aménagement centré sur le « tout-voiture ». Centré avant l'heure sur la notion de l'« être-ensemble » et de l'économie des ressources, ce mouvement a pu émerger, ne l'oublions pas, sur la toile de fond du premier choc pétrolier et d'une forte remise en question du paradigme économique dominant de la croissance⁴⁶. Le rapport Buchanan, *Traffic in Towns*, publié en 1963 par le Ministère britannique des Transports, constitue l'une des références fondatrices de ce changement de paradigme. Ce rapport introduit notamment les concepts de « hiérarchisation de la voirie urbaine » et de « mailles environnementales ». Au sein de ces mailles la qualité de vie des résidents et des usagers doit primer sur les considérations d'efficacité économique (Buchanan, 1963).
- Deuxième rupture – les années 1990 : Les années 1990 voient émerger le paradigme de durabilité qui marque la deuxième rupture dans les manières d'envisager la marche urbaine. La

⁴⁴ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE l'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴⁵ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁴⁶ Nous voyons donc ici apparaître en filigrane les prémisses d'un nouveau paradigme, celui du développement durable, qui ne prendra son véritable essor que vingt ans plus tard avec la publication du rapport Brundtland et la Conférence de Rio en 1992.

marche se prête particulièrement bien à devenir alors l’emblème d’une urbanité porteuse des valeurs liées à cette durabilité. Ecologique, économe en énergie, pourvoyeuse de lien social, synonyme de qualité de vie, la marche semble répondre en tout point aux impératifs d’une ville durable. Mais force est de constater que malgré la volonté affirmée des politiques, cette nouvelle place octroyée à la marche reste encore pour beaucoup de villes, surtout les villes moyennes, de l’ordre du discours. Même au sein des grandes métropoles, où le degré de cohérence entre les volontés affichées par les élus et les réalisations sur le terrain est souvent plus fort qu’au sein des villes petites et moyennes, il existe toujours au sein des territoires agglomérés des zones grises où il n’est pas question, du moins pour le moment, d’injecter de la marchabilité.

- Troisième rupture – les années 2000 : La mouvance initiée dans les années 1990 se poursuit au cours des années 2000. Celle-ci est désormais doublée de l’émergence de nouvelles préoccupations liées à la sédentarité et à la qualité de vie. L’entrée en scène du domaine de la santé dans la problématisation de la marche constitue cette troisième rupture (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; PROMPT 2005 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). De mode vert, de mode doux, la marche devient sous cette nouvelle impulsion un mode sain, un mode actif. Ce faisant, elle change encore une fois de statut, pour être désormais perçue comme la réponse-clé au style de vie très sédentaire qui est associé à l’urbanisation (OMS, 2004). A l’instar du mouvement hygiéniste du siècle dernier, qui a impulsé des changements urbanistiques de taille, le mouvement actuel de lutte contre la sédentarité met l’accent aujourd’hui sur la nécessité pour l’urbanisme d’agir sur l’environnement construit pour favoriser de manière systématique la pratique de la marche au quotidien (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Flitti et Piombini, 2003 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

La première rupture que nous avons identifiée a vu émerger dans les années 1970 un processus de piétonnisation d’artères commerciales au sein de centres historiques, comme c’est le cas du Strøget à Copenhague (Charbonneau et Pape, 2006). En France, c’est la rue du Gros-Horloge à Rouen qui devient première rue piétonne en France en 1971, suivie de près par la Grande Rue à Besançon et d’autres. Les années 1970 voient également apparaître les premiers plateaux piétonniers en centre ancien, devenus depuis la norme dans les villes européennes. En effet, « l’adaptation de la ville à l’automobile commence aussi à poser problème dans les centres anciens où l’augmentation du trafic motorisé endommage les quartiers historiques et provoque des nuisances telles que les résidents et même les usagers des commerces tendent à fuir vers la périphérie. Afin de redynamiser les centres-villes, les urbanistes misent sur une incitation à la marche à pied (...) par la reconstruction d’espaces confortables et sûrs pour les piétons. (...) Les villes pionnières comprennent Göteborg et Uppsala (Suède), Nottingham (Royaume-Uni), Belfort (France), Groningen (Pays-Bas) » (Muhlrad, 2008, p. 23). Les résultats de ces premières expérimentations sont discutés lors du symposium de l’OCDE de 1975 « Better Towns with Less

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Traffic » (OECD, 1975). Bien qu'elles aient eu le mérite de faire prendre conscience de la cause piétonne et qu'elles aient été un enjeu fort de mobilisation du débat citoyen à propos de la place à octroyer à l'automobile en ville, ces démarches restent limitées. Dans les faits, ces opérations se bornent à créer des îles marchables dans un océan motorisé, à l'image de la cartographie de Rome conçue en 1995 par le collectif d'artistes Stalker.

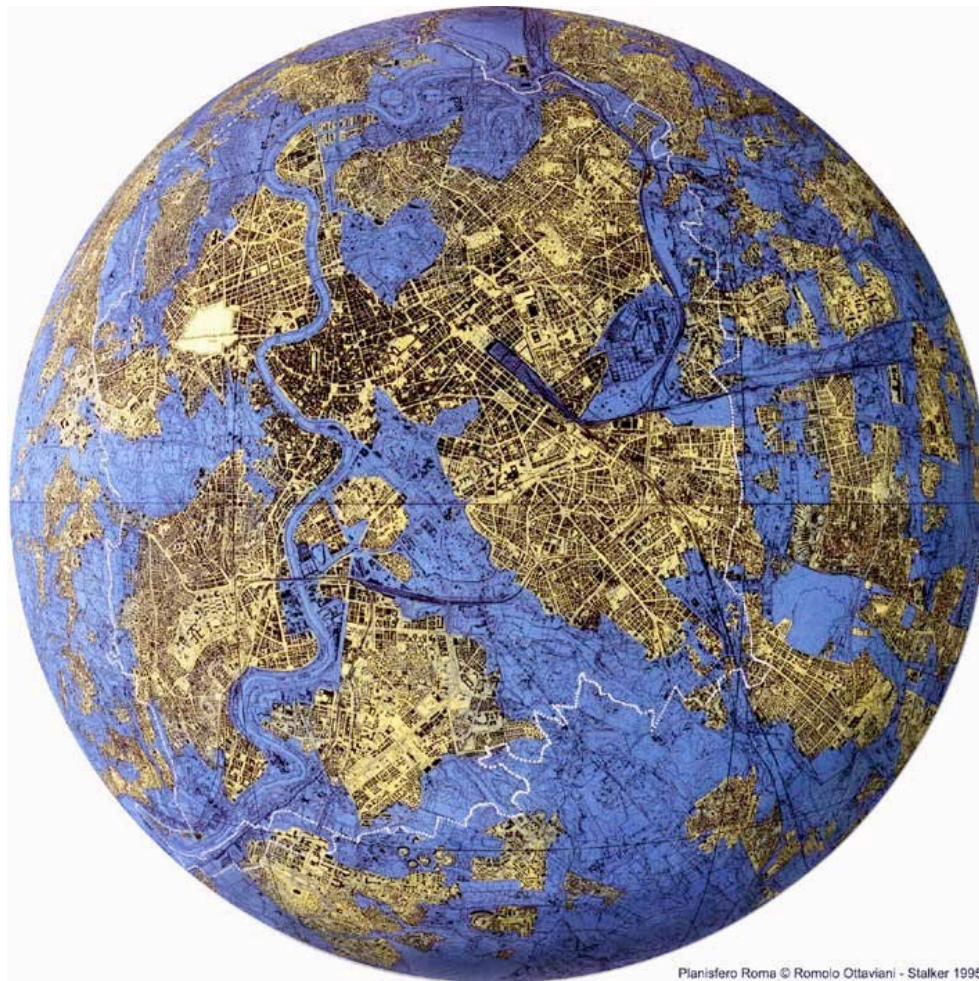


Figure 11 - Planisfero Roma, une cartographie des Territori attuali de Rome, par Stalker.
Source : extrait du Manifeste Stalker, Stalker, 1995, posté par diENTRE le mardi 12 avril 2011.
http://fr-fr.facebook.com/note.php?note_id=213427415350895

A la fin des années 1970 et le début des années 1980 nous assistons au démarrage des premières expérimentations avec le concept de *Woonerf*. Mis en place pour la première fois à Delft aux Pays-Bas en 1977, ce concept de « cour urbaine » prévoit « une voirie surfacée de mur à mur et des aménagements obligeant les conducteurs à régler leur vitesse sur celle des piétons tout en inversant la priorité légale en faveur de ces derniers » (ANWB, 1977). Si le concept de « rues mixtes » est rapidement repris dans d'autres quartiers résidentiels ailleurs en Europe, ces démarches restent ponctuelles (OECD, 1979) et applicables uniquement dans un contexte où la circulation est déjà relativement apaisée. De surcroît, le

concept de Woonerf apparaît comme trop contraignant et onéreux. Il est donc abandonné sous sa forme initiale au profit de la généralisation d'un autre concept moins contraignant : la zone 30, dans laquelle « des aménagements d'apaisement de la circulation sont implantés sur la voirie existante, sans qu'il soit nécessaire d'en reprendre entièrement la conception. Des réglementations viennent appuyer cette mesure, sans toutefois inverser la priorité en faveur des piétons comme dans les *Woonerven* » (Muhlrad, 2008, p. 26). Malgré ou peut-être à cause de cette faiblesse de taille, la zone 30 est promise à un bel avenir. D'exception limitée aux quartiers résidentiels ou historiques, à son origine il y a près de 30 ans, la zone 30 se généralise aujourd'hui comme « norme urbaine à adopter », mis à part pour les grandes artères. Après l'exemple pionnier de Graz dans les années 1980 (Ademe/Energie-cités, 2003) beaucoup d'expérimentations ont été faites avec ces zones de circulation apaisée, tant sous la forme de zones 30 que, plus récemment, de zones de rencontre⁴⁷. En Autriche, en Suisse, en Belgique, en Allemagne ou aux Pays-Bas, cette politique de généralisation entamée dès les années 1990 a porté ses fruits (aux Pays-Bas, 30% de toutes les routes existantes sont limitées à 30km/h). Mais au Portugal ou en Pologne, par exemple, cette idée est encore perçue comme une anomalie ou, dans le meilleur des cas, comme une exception qui ne peut être généralisable (Methorst et al., 2010).

Les années 1990 voient émerger des politiques d'apaisement de la vitesse qui s'étendent au-delà des centres anciens, souvent en parallèle avec de forts investissements dans une armature de transports publics et/ou de politiques de revitalisation de friches industrielles et portuaires. Ces politiques sont souvent confortées et étendues en périphérie au cours des années 2000. Citons comme illustrations françaises Strasbourg, Nantes et Lyon, puis plus récemment Bordeaux. Cette mouvance est aussi très présente ailleurs en Europe, avec notamment Barcelone (Capel, 2009 (éd. orig. esp. 2005), Bilbao, Genève, Dublin, Londres, Lisbonne, Malmö (Haëntjens in Da Cunha, 2010).

La mouvance actuelle, qui a débuté avec les années 2000, s'inscrit dans la continuité des tendances que nous venons de décrire : gagner de l'espace pour les piétons et les vélos, à la fois quantitativement et qualitativement.

- Quantitativement, avec la multiplication des secteurs reconvertis en zones 30 et en zones de rencontre⁴⁸, y compris désormais au sein des tissus périphériques, ainsi que des ensembles de mesures pour assurer une meilleure continuité des réseaux et éliminer les points noirs qui causent de la gêne aux piétons et cyclistes.

⁴⁷ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴⁸ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

- Qualitativement, par l'introduction de nouveaux aménagements et un retour marqué à l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007 ; Toussaint et Zimmermann, 2001). Ainsi, les zones de rencontre sont expérimentées⁴⁹ par un nombre croissant de municipalités. Il nous faut aussi remarquer ici l'essor du paysage et du vide comme valeurs urbanistiques à traiter (Dutertre, 2007 ; Eaton, R., 2001) qui contribuent grandement à la qualité d'agrément des espaces urbains pour les piétons.

⁴⁹ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

CONCLUSION : SORTIR DU DIALOGUE DE SOURDS PAR L'APPROPRIATION

Ces nouveaux types d'espaces partagés ouvrent au piéton de nouvelles perceptions et l'invitent à reconquérir les espaces publics que les réglementations en faveur de la voiture lui avaient soustrait. L'une de ces nouvelles perceptions, sans doute la plus difficile à transformer en acquis, est de considérer la voiture comme un égal. C'est ainsi que pour les zones de rencontre, limitées à 20 km/h, chaque usager est placé devant sa responsabilité et doit respecter les autres. La négociation est permanente et placée dans un cadre de pleine urbanité. Autant la démarche de séparation des flux est lourde en aménagements et légère en modification des comportements, autant la zone de rencontre est légère en termes d'infrastructures et exigeante en matière de changement de comportements, puisqu'elle convoque la responsabilité individuelle de chacun. Dans cette nouvelle configuration, le piéton est clairement prioritaire par rapport aux autres modes. Cependant, à défaut d'une véritable appropriation de ces espaces par le piéton, les entraves que les pouvoirs publics mettent à la circulation automobile deviennent de plus en plus fortes et de plus en plus inopérantes ; en effet, n'ayant pas la perception immédiate de leur utilité, les automobilistes s'ingénient au fur et à mesure à contourner les obstacles placés devant eux. Le défi aujourd'hui est donc d'inviter le piéton à « reprendre pied », littéralement, dans les espaces que les collectivités publiques ont souhaité lui rendre.

DE NOUVELLES POLITIQUES POUR DE NOUVEAUX ACTEURS

Pour Arendt, la spatialité du politique n'est pas une métaphore. La politique prend naissance dans l'espace *entre* les hommes. La politique n'est pas consubstantielle à l'homme ou à l'humanité. C'est dire qu'on ne peut faire de la politique, mais que la politique résulte d'une certaine activité qui relève de l'espacement : ouverture d'un espace public, comparution, dont résulte le surgissement d'un Monde.

Benoît Goetz et Chris Younès

INTRODUCTION

Le chapitre précédent nous a montré comment, avec l'essor de nouvelles valeurs au sein de nos sociétés contemporaines, la marche urbaine a acquis un nouveau statut qui lui a permis de se hisser dans les rangs de la hiérarchie des modes de transports. Elle a conquis une place de choix dans notre appareil imaginaire et apparaît désormais dans les discours médiatiques, culturels et politiques autant que dans les chiffres qui rendent compte des pratiques.

Après avoir analysé cette évolution, venons-en aux acteurs qui façonnent les politiques d'aménagement urbain et notamment celles qui posent les conditions-cadre de la promotion de la marche au sein des territoires. L'appétence des citoyens marcheurs désormais clairement établie pour un cadre de vie de qualité sert de « moteur » à la multimodalité et au renouveau de la marche en ville ; celle-ci dépasse sa simple dimension de mobilité et appelle de ce fait un élargissement du cercle des acteurs. Le citoyen précurseur attend et suscite des politiques publiques qui correspondent à ses aspirations, même si, du discours à la pratique, il y a un pas qu'il importe de franchir et qui passe par une inscription de la thématique de la marche urbaine au sein des processus décisionnels et des budgets qui potentialisent l'aménagement de cet urbain reconfiguré.

Qu'en est-il alors de la transcription de ces faits dans l'univers des politiques publiques ? La marche figure-t-elle en bonne place au rang des priorités des ceux qui façonnent la ville ? Fait-elle partie des préoccupations des décideurs ? Et d'ailleurs, qui est habilité à décider, et qui *in fine* décide, de lui octroyer ou non de l'importance ? Comment la valeur de la marche peut-elle être déterminée par le jeu complexe des acteurs en présence ? Ce sont là des questions auxquelles ce chapitre va tenter de répondre.

La marche est désormais considérée dans le discours politique comme le mode durable par excellence : composante première de l'urbanité, elle contribue fortement à la qualité de vie en ville et au maintien de ses sociabilités. L'industrie automobile elle-même a accompagné ce changement de paradigme sociétal :

elle convoque désormais à des fins de marketing l’imaginaire des modes actifs comme l’un des arguments premiers pour la vente de l’automobile. C’est dire si la marche a pu regagner, ces dernières années, le haut du pavé (c’est le cas de le dire) dans les considérations de nos décideurs, qui reflètent à juste titre la montée considérable du titre « marche » dans la bourse des valeurs mobilitaires des sociétés urbaines de ce début de XXI^e siècle. Mais nous verrons que les réalités sous-tendues par ce discours sont plus complexes que cet apparent consensus pourrait laisser transparaître. Les raisons de cette complexité sont multiples :

En premier lieu, nous pouvons identifier la confusion suscitée par un portage fragmenté parmi une multitude d’acteurs aux compétences et aux motivations extrêmement diverses. En effet, des collectivités territoriales aux opérateurs de transports publics, du ministère de la santé publique aux organes chargés de la sécurité routière, des associations d’habitants aux responsables des plans de déplacement d’entreprise, de l’industrie du sport et des loisirs à l’architecture commerciale, nombreux sont les acteurs qui se saisissent de la marche. Leurs niveaux de discours et leurs volontés d’action divergent d’autant plus que les univers dans lesquels évoluent ces acteurs ne s’entrecroisent que rarement.

En deuxième lieu, les échelles décisionnelles se superposent, sans véritablement s’accorder, pour optimiser les synergies qui pourraient résulter d’une mise en commun à la fois de leurs ressources et de leurs objectifs. Cette imbrication des échelles fera l’objet de la prochaine section. Nous y investiguerons notamment les outils qui permettraient d’optimiser la coordination entre les différents échelons décisionnels et les bénéfices qui en résulteraient pour une politique de promotion de la marche.

DES ECHELLES D'INTERVENTION QUI SE SUPERPOSENT

« Les choix de telle ou de telle autre stratégie ne sont jamais purement techniques. Ils font intervenir en permanence des choix éthiques et politiques et des visions de la société. »

Antonio da Cunha

Cette section porte sur la manière dont les politiques de promotion de la marchabilité prennent à bras le corps les différentes échelles territoriales. Elle est composée de deux paragraphes. Le premier traitera le territoire tel qu'il est concrètement vécu par les individus : cet échelon concerne avant tout les collectivités locales. Il agit sur la ville au sens large, du centre historique au bassin de vie fonctionnel. Le deuxième paragraphe sera quant à lui consacré à la question de la pertinence de traiter la marche à des échelons décisionnels supérieurs : les politiques de promotion de marchabilité seraient alors portées par des acteurs publics à l'échelle régionale, voire nationale.

Nous pouvons d'ores et déjà remarquer que la tendance actuelle va dans le sens d'une superposition accrue des échelles décisionnelles, sans pour autant que la coordination entre les différents échelons décisionnels soit assurée. Pierre Lascoumes et Patrick Le Galés font remarquer à ce propos que « les échelles d'action spatiale se sont multipliées, vers le haut et vers le bas : l'Union Européenne, les régions, les départements, les villes. On observe ainsi une prolifération de sources d'influence dépassant le cadre national : les alliances de régions transfrontalières, l'intégration européenne et le rôle croissant des organismes internationaux » (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 5).

Les problèmes de gouvernance ne se posent donc plus seulement au niveau local ou même national. Pour ces auteurs, c'est le poids de plus en plus tangible des impacts transnationaux (Europe, mondialisation) qui a accéléré la rupture avec la conception classique de l'action publique telle qu'elle était pratiquée par les collectivités locales et l'état national. Le développement des échanges, des influences et des interdépendances transnationales se fait désormais sentir autant sur l'exercice du pouvoir politique que sur l'orientation des politiques publiques. Renforçant les interdépendances entre les divers échelons décisionnels, ce jeu d'influences entraîne une recomposition des échelles spatiales sur lesquelles chacun de ces échelons est censé agir (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 22).

De plus, le clivage classique public / privé est remis en cause par les partenariats entre autorités publiques et acteurs économiques ou associatifs. Ainsi, pour les auteurs, la gouvernance s'efforce de rendre compte des problèmes de coordination que pose une telle diversification des acteurs, des scènes et des formes d'interaction au sein d'un tel système d'ordre négocié (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), pp. 110-111). Pierre Lascoumes et Patrick Le Galés proposent d'appeler « action publique » plutôt que « politique publique » l'ensemble de ces interactions, devenues complexes car les objets de l'action sont

nécessairement traités à des niveaux multiples ; étant entendu que la mise en politique qui précède l'action publique décrit comment un problème public devient un problème politique, ou en d'autres termes, comment une mobilisation parvient à produire une visibilité suffisante et à acquérir une capacité d'interpellation telle que des acteurs qui n'étaient pas initialement concernés par l'enjeu prennent des positions et argumentent en sa faveur ou contre lui (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 80).

L'échelon local : coordonner les sphères d'intervention spatiales

Au niveau décisionnel local, la question qui se pose est avant tout celle de la coordination spatiale. Sur quels territoires déployer les actions en faveur de la promotion de la marche ? Du centre historique au bassin de vie fonctionnel, ces actions sont-elles menées en cohérence ? Si la majorité des villes se contentent encore d'une politique d'espaces publics que nous pouvons qualifier de « centripète », qui reste concentrée sur la commune-centre, certaines agglomérations – dont Genève et Bilbao, les deux cas d'étude que nous approfondirons dans le mouvement IV pour illustrer les politiques de promotion de la marche au sein des grands territoires – optent au contraire pour un traitement intégré de la marche à l'échelle de leur bassin de vie fonctionnel.

L'analyse des politiques menées à Genève et Bilbao nous permettra d'étayer notre hypothèse centrale, à savoir qu'une ville marchable ne naît pas *ex nihilo* d'une juxtaposition de petites échelles, mais d'une planification à l'échelle globale. Ce n'est ni en additionnant des espaces publics, aussi amènes soient-ils pour les marcheurs, ni en multipliant les zones 30⁵⁰, ni en cumulant d'autres mesures isolées, aussi efficaces soient-elles, qu'un territoire devient marchable (Lavadinho, 2010a). Pour importantes qu'elles soient, ces mesures ne peuvent être que des *moyens* qui déclinent une vision et non pas constituer des *objectifs* en elles-mêmes. L'urgence des actions concrètes sur le terrain ne doit pas cacher l'évidente nécessité d'une réflexion en amont qui se doit, elle, d'être globale. Nous pensons dès lors qu'une ville marchable le devient *surtout* lorsque sa marchabilité est d'emblée pensée et conçue à l'échelle de l'agglomération, seule échelle à même d'assurer une cohérence à l'ensemble et garantir l'équilibre dans le traitement des espaces publics centraux et périphériques (Lavadinho, 2009f, 2010i).

Il faut ici remarquer que mener une politique de promotion de la marchabilité de manière isolée ne présente que relativement peu d'intérêt. Une telle politique doit plutôt s'inscrire, comme c'est le cas à Genève et à Bilbao, dans un train de mesures global visant l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

La réalisation de cette vision se doit quant à elle de rester assez souple et évolutive pour tirer parti des opportunités qui se présentent. Loin des écueils d'une planification figée qui ne saurait accompagner les aspirations mouvantes du territoire, il s'agit pour les collectivités de garder le cap sur la réalisation de la vision d'une « ville marchable », tout en procédant à une démarche par projet qui sait composer avec trois

⁵⁰ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

facteurs – le temps, les hommes et l’argent – pour transformer cette vision en réalité. Dans nos cas d’étude, ces trois facteurs ont joué un rôle déterminant dans la réussite de la mise en œuvre des politiques de promotion de la marche. Il s’agit notamment pour les décideurs de :

- savoir empoigner le projet au moment où une fenêtre d’opportunité se présente ;
- savoir tirer parti des impulsions en provenance des échelons décisionnels supérieurs ;
- savoir impulser des partenariats publics/privés tout en gardant la maîtrise des objectifs ;
- savoir instaurer un consensus au sein du jeu d’acteurs ;
- savoir construire un argumentaire économique qui montre en termes de coûts-bénéfices qu’une ville marchable est non seulement viable mais désirable pour la collectivité.

L’échelon national : coordonner les politiques sectorielles

Au niveau décisionnel national, la question est avant tout celle de la coordination des politiques sectorielles à incidence spatiale. Or à cet égard nous pouvons dresser un constat plutôt décevant : si la coordination entre transports et aménagement du territoire fait désormais partie des priorités au niveau national pour la plupart des pays européens, les politiques de promotion de la marchabilité ne sont généralement pas mentionnées dans les documents directeurs qui orientent les politiques à cet échelon décisionnel. La marche n’est généralement prise en compte au niveau national que dans les politiques de sécurité routière et de santé. Celles-ci s’attachent pourtant plus à remédier les conséquences d’une marche rendue contraignante, dangereuse et de ce fait peu pratiquée, qu’à véritablement proportionner les conditions premières qui favoriseraient la marchabilité des territoires de nos déplacements.

Alors que bien d’autres domaines d’intervention de la puissance publique sont d’emblée considérés à des échelons décisionnels supérieurs, la marche pâtit paradoxalement du fait qu’elle relève en premier lieu de politiques locales. Certes, les solutions locales foisonnent désormais, et les villes redoublent d’inventivité pour concevoir sur mesure leur futur marchable. Mais cette approche locale n’est pas toujours payante, notamment à cause des efforts toujours renouvelés qu’il faut consentir pour construire les argumentaires en faveur des modes actifs et sensibiliser les acteurs à la nécessité d’agir. De surcroît, au niveau local, la politique appliquée est le fait de praticiens, le plus souvent généralistes, dont la marche ne constitue généralement pas le domaine d’expertise. Les solutions trouvées courent alors un risque réel d’être cantonnées à ce niveau pratique. Bien des aspects pourtant suffisamment bien mis en évidence par la recherche et/ou les bonnes pratiques peuvent ainsi ne pas être pris en compte, du fait même que face à l’urgence d’agir le temps manque pour s’informer sur ce qui se fait dans le domaine, ou encore sur les solutions qui ont pu être trouvées ailleurs. Si cette approche de type *learning by doing* est répandue, elle n’est pas pour autant toujours la mieux adaptée ni la plus efficace. C’est particulièrement le cas lorsque les solutions à trouver ne demandent pas une approche spécifique.

Ainsi la cohabitation de la marche avec les autres modes, par exemple, est loin d’être un problème qui se poserait à chaque fois de manière unique à une ville donnée. Il s’est posé ailleurs, dans d’autres villes,

dans d'autres contextes. Bien entendu, il existe des colorations locales, mais les problèmes fondamentaux posés par la marche se rencontrent partout. Pourquoi trouver des solutions uniques à des problèmes qui ne le sont pas ? Plus fondamentalement, agir à l'échelle locale conforte la perception erronée qu'il s'agit d'une problématique spécifiquement locale, alors que les efforts à consentir pour devenir une ville marchable sont sur bien des aspects similaires, quelle que soit la ville concernée.

La gestion urbaine⁵¹ et la gestion de la mobilité relèvent pour beaucoup d'aspects essentiels à leur bon fonctionnement de standards nationaux et/ou internationaux qui assurent leur traitement d'une manière à la fois rapide et cohérente tout en permettant qu'ils soient déclinés par chaque collectivité à l'échelle locale en fonction de ses besoins spécifiques. La question de la marchabilité souffre en revanche d'une relative invisibilité aux échelons supérieurs, ce qui laisse aux collectivités locales le soin de trouver seules des solutions. Pourtant certains aspects gagneraient à être traités à des échelles régionales, voire nationales. Une meilleure standardisation des solutions faciliterait la vie du piéton d'autant plus que les bassins de vie au sein desquels il se déplace sont multiples, et que les échelles de mobilité des individus dépassent largement l'aire de circonscription de l'échelon décisionnel local. Nous partons du principe que les solutions à trouver doivent à la fois être uniformes et universelles quant à leur principe stratégique, tout en restant facilement interprétables localement quant à leur forme opérationnelle.

Actuellement la marche bénéficie du fait que les milieux de la santé la considèrent comme un enjeu stratégique au niveau national (Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008), dans le cadre de politiques publiques de lutte contre la sédentarité. La marche est dès lors repositionnée comme un sujet dont il vaut la peine que les gouvernements centraux s'occupent. L'avantage majeur de cette approche est sa rapidité : lorsqu'une mesure ou une loi rentre en vigueur à l'échelle nationale, elle introduit d'emblée un standard que des centaines, voire des milliers de villes peuvent adopter en seulement quelques mois ou quelques années, là où des décennies auraient parfois été nécessaires pour que le mouvement percole par simple contagion d'une ville à l'autre. Un deuxième avantage est celui de l'optimisation des ressources : l'implication des échelons décisionnels supérieurs offre des moyens humains et financiers importants que seuls les gouvernements régionaux ou nationaux sont actuellement à même de fournir. Ces derniers sont en mesure de produire un cadre référentiel de fond (bases de données statistiques, expertises, recherche fondamentale, recueils de bonnes pratiques) autrement plus conséquent que celui que n'importe quelle collectivité locale seule pourrait s'offrir. Toutes les collectivités pourraient dès lors s'appuyer sur ce cadre général de réflexion qui servirait de socle commun à leurs propres politiques de promotion de la marche urbaine, qui resteraient à décliner en fonctions des besoins ressentis comme prioritaires à l'échelon local.

La question fondamentale qui se pose ici est donc finalement celle de savoir si la marche est un problème local ou non. La marche urbaine est-elle un problème des villes, ou doit-elle être considérée comme un

⁵¹ Par exemple dans des domaines comme l'approvisionnement de l'eau et l'électricité, des réseaux de télécommunications ou encore le traitement des déchets.

problème qui dépasse l'échelle locale pour être posé à l'échelle régionale, voire nationale ? Si la réponse reconnaît une légitimité aux échelons décisionnels supérieurs pour traiter la question de la marchabilité des territoires, alors la question de la mesure (statistique autant que qualitative) des pratiques de la marche urbaine ne peut plus être ignorée. Donner plus de visibilité à la question piétonne au niveau régional et national ne peut se faire qu'avec des chiffres clairs et des faits étayés. Ceux-ci permettent d'appréhender les pratiques de la marche dans leurs imbrications au sein d'un système complexe de mobilités et d'effectuer un suivi régulier des changements de comportement induits par les effets de levier des politiques publiques et les évolutions des styles de vie.

Pour conclure cette section, nous pensons que si une partie de la solution reste et restera toujours à trouver au niveau local, un certain nombre d'initiatives appartiennent au niveau national, voire international. Notamment les questions de législation, de budgétisation, de gestion de la connaissance, de recherche fondamentale, sont toutes des questions qui ne se résolvent pas au niveau local. L'établissement de standards au niveau national et international établit un contexte favorable au sein duquel les décisions locales pourront se déployer plus rapidement et avec plus de légitimité. Mais il faut pour cela disposer de moyens garantis structurellement pour assurer un suivi dans le temps qui permette à ces politiques de prendre leur assise à une plus large échelle. Ainsi pourraient être créées des conditions-cadre favorables à l'essor des démarches que chaque collectivité voudrait mener en fonction de son propre contexte.

UNE QUESTION DE PRIORITES PLUTOT QUE DE RESSOURCES

Un ordre des priorités qui ne reflète pas la véritable place de la marche

Un argument récurrent qui revient sur la table lorsqu'il s'agit de décider des investissements en faveur de la marche est le manque de ressources financières. Cet argument, sauf quelques rares exceptions, devient irrecevable lorsque l'on compare le coût proprement dérisoire des aménagements qui améliorent la marchabilité aux coûts bien plus conséquents engendrés par l'amélioration des conditions pour les autres modes de transport. Si nous sortons du champ de la mobilité au sens strict pour nous intéresser à celui des infrastructures qui améliorent la qualité de vie des citoyens au sens large, cette comparaison reste tout aussi favorable, en termes de coûts-bénéfices, à la marchabilité. En effet, les mesures en faveur de la marche coûtent très peu, en comparaison à d'autres dépenses couramment encourues par les collectivités publiques pour augmenter le bien-être de leurs administrés, à commencer par la construction d'équipements collectifs (routes, piscines, écoles, musées, stades, parkings, pour ne citer que quelques exemples).

Nous voyons donc qu'investir dans la marche n'est pas véritablement une question d'argent, mais plutôt une question d'allocation des ressources disponibles et, partant, d'une hiérarchisation des tâches auxquelles les autorités publiques doivent souscrire pour réaliser leurs objectifs politiques. L'argent est bel et bien disponible, simplement il est dépensé sur d'autres postes. Il s'agit donc avant tout de savoir questionner l'ordre des priorités. Pour véritablement asseoir la crédibilité d'une politique publique de promotion de la marchabilité, il faudrait effectuer des estimations régulières du rapport coûts-bénéfices et du retour sur investissement des opérations menées en sa faveur.

Des lacunes importantes dans l'estimation des coûts-bénéfices

Pour que cette remise en question puisse se faire, il semble indispensable de pouvoir qualifier, voire quantifier lorsque cela est possible, les bénéfices de la marchabilité d'une ville en regard des coûts qu'elle engendre, et là réside la véritable difficulté. Il semble en effet avéré que lorsque les bénéfices de la marche ne sont pas clairement mis en évidence par des études et des statistiques, les investissements peinent à se concrétiser. Cela est dû au fait que les décisions qui la concernent, qu'elles soient prises par les conseils municipaux ou que le peuple soit lui-même appelé aux urnes pour décider du bien-fondé de l'usage qui sera fait de leurs impôts, relèvent de préjugés ou de préférences personnelles plutôt que d'un discours étayé par des faits.

Nous avons mentionné plus haut le manque général de visibilité statistique du phénomène, mais plus grave encore, nous semble-t-il, est le manque d'études spécialement focalisées sur la plus-value économique de la marche pour la société. Seules quelques études dans le domaine de la prévention de la

santé traitent cette question des coûts-bénéfices, mettant en avant notamment les économies⁵² réalisées par l'évitement des surcoûts liés à la morbidité et à la mortalité précoce attribuables à des modes de vie trop sédentaires. Le problème ici n'est pas tant de s'accorder sur la véracité de ces évaluations coûts-bénéfices – les arguments à l'appui s'accumulent depuis plus d'une décennie, étayant le même faisceau de causes et démontrant les bénéfices directement associés à la pratique d'une activité physique régulière, et en particulier le minimum des trente minutes de marche par jour recommandé par l'OMS. Il s'agit plutôt à nouveau d'une inégale distribution des ressources, qui tient à une disparité d'échelle entre ceux qui récoltent les bénéfices de ces économies – le plus souvent les états centraux, parfois les autorités régionales, dont le domaine de la santé dépend – et ceux qui doivent en assumer les coûts – en général les autorités locales, qu'il s'agisse des villes ou des agglomérations, qui ont la responsabilité de l'aménagement du territoire et des politiques de mobilité.

Une autre lacune, et non des moindres, est le manque généralisé d'études qui sauraient démontrer l'impact positif de la marchabilité sur l'économie locale. Cet argument, s'il était disponible, chiffres à l'appui, porterait bien plus que l'argument santé (dont les retombées ne sont visibles qu'à plus long terme), tant auprès des commerçants – catégorie d'acteurs très influente localement et traditionnellement opposée à toute politique qui réduit l'accessibilité en voiture, qu'auprès des autorités locales elles-mêmes. Lorsque ces études existent, elles contribuent fortement à dissiper les doutes quant au bien-fondé des investissements en faveur de la marchabilité.

La marche, un bien collectif qui peine à trouver des investisseurs

La marche n'est pas un investissement qui rapporte gros. Elle ne bénéficie pas du lobbying soutenu que connaissent d'autres modes de transport, à l'instar de l'automobile ou du rail, par exemple, ou même du vélo. Peu d'industries en dépendent, encore qu'en termes de notoriété spontanée, les marques de chaussures de sport, à l'instar de Nike ou Adidas, arrivent dans le quatuor de tête des marques citées par les français, dépassées uniquement par des marques d'automobiles d'origine nationale : Renault et Peugeot. Notons d'une part le positionnement relativement stable de ces marques de chaussures (dans le top 10 depuis 1998) et d'autre part le fait que leur notoriété a largement grimpé au cours de la dernière décennie, les hissant en tête du classement (voir tableau ci-après).

En dépit de ce succès indéniable, qui se retrouve de manière plus générale dans l'industrie du sport et de l'habillement, la marche ne représente pas un marché perçu comme significatif en termes de retour sur investissement. Cela refroidit considérablement l'intérêt éventuel qu'elle pourrait susciter auprès des milieux privés (propriétaires fonciers, promoteurs immobiliers, investisseurs, mécènes), notamment dans le cadre d'éventuels partenariats publics-privés que les collectivités pourraient chercher à mettre en place. Deux exceptions sont toutefois à relever. En premier lieu, le fait que pour des raisons liées au maintien en

⁵² Les économies liées à la mise en place d'une politique forte de marchabilité qui saurait contrer les effets de la sédentarité se chiffrent souvent en milliards pour un pays donné : ainsi l'Office fédéral de la Santé, par exemple, a évalué les surcoûts de la sédentarité en Suisse à environ 4 milliards de francs suisses, pour une population d'uniquement 7 millions d'habitants.

bonne santé de leurs assurés, les compagnies d'assurances sont de plus en plus nombreuses à s'associer à des événements de promotion de la marche et à réaliser des campagnes de sensibilisation visant à une augmentation des pratiques de marche au quotidien. En deuxième lieu, certains événements ou opérations qui mettent en avant la dimension artistique d'interventions sur l'espace public peuvent trouver grâce aux yeux d'investisseurs privés. Citons en particulier, parmi les exemples que nous avons retenus pour l'analyse dans le cadre de ce travail de thèse, les événements festifs Paris-Plages et le Festival Arbres et Lumières à Genève, que nous décrirons plus en détail dans le mouvement II, ainsi que l'aménagement de la Stadtlounge à Saint-Gall par l'artiste Pipilotti Rist, sponsorisé par la banque Raiffeisen.

Septembre 1992	%	Novembre 1995	%	Avril 1998	%	Septembre 2001	%	Mars 2005	%
Renault	23.3%	Renault	18.5%	Renault	19.1%	Renault	18.3%	Renault	16.0%
Peugeot	13.2%	Philips	15.8%	Danone	10.6%	Nike	13.3%	Nike	13.1%
Adidas	10.7%	Peugeot	13.7%	Peugeot	10.0%	Adidas	13.1%	Peugeot	12.4%
Citroën	7.1%	Ariel	12.2%	Philips	8.5%	Peugeot	12.7%	Adidas	11.1%
Nike	6.6%	Citroën	7.9%	Citroën	8.3%	Danone	10.3%	Danone	10.5%
Philips	5.0%	Danone	7.4%	Adidas	8.3%	Philips	9.8%	Philips	9.0%
Coca-Cola	4.9%	Panzani	6.7%	Nike	7.6%	Moulinex	8.2%	Sony	7.6%
Perrier	4.4%	Brand	6.6%	Ariel	7.4%	Sony	7.4%	Thomson	6.9%
Brandt	3.8%	Thomson	6.3%	Sony	5.9%	Ariel	7.3%	Ariel	6.9%
Danone	3.8%	Lustucru	5.9%	Nestlé	5.8%	Citroën	6.3%	Citroën	6.7%
Lacoste	3.7%	Sony	5.9%	Coca-Cola	5.4%	Thomson	6.0%	Nestlé	4.9%
Thomson	3.6%	Nestlé	5.6%	Thomson	5.2%	Brandt	5.6%	Coca-Cola	4.6%
Chevignon	3.4%	Adidas	5.1%	Panzani	3.3%	Nestlé	4.3%	Reebok	3.4%
Naf Naf	3.0%	Lesieur	4.1%	Brandt	3.3%	Reebok	4.2%	Carrefour	3.3%
Elf	2.8%	Coca-Cola	3.8%	Lesieur	3.1%	Panzani	3.6%	Panzani	2.6%
Benetton	2.7%	Levis	3.4%	Skip	2.8%	Coca-Cola	3.1%	Brandt	2.5%
Nestlé	2.7%	Nike	3.4%	Yoplait	2.7%	Lacoste	3.0%	Skip	2.5%
Reebok	2.6%	Yoplait	3.3%	Lustucru	2.6%	Mercedes	2.7%	L'Oréal	2.2%
Sony	2.5%	Buitoni	3.2%	Volkswagen	2.5%	Carrefour	2.5%	Levis	2.2%
Ford	2.1%	Skip	3.1%	Reebok	2.3%	Levis	2.2%	Mr Propre	2.1%
IBM	2.1%	Omo	3.0%	Evian	2.1%	Omo	2.1%	Lessieur	2.0%
Panzani	2.1%	Reebok	2.6%	Ford	2.1%	Skip	2.0%	Lu	2.0%
Kodak	2.0%	Mr Propre	2.5%	Pampers	1.9%	Lustucru	2.0%	Volkswagen	1.9%
Levis	2.0%	Moulinex	2.5%	Levis	1.9%	Arthur Martin	1.9%	Evian	1.9%
Alcatel	1.9%	Pampers	2.5%	Omo	1.8%	Yoplait	1.7%	Auchan	1.8%
Ariel	1.9%	Mir	2.4%	Bonux	1.8%	L'Oréal	1.6%	Ford	1.7%
Moulinex	1.8%	Radiola	2.3%	Vedette	1.6%	IMB	1.6%	Lustucru	1.7%
Omo	1.7%	Vedette	2.3%	Miele	1.5%	Vedette	1.6%	Lacoste	1.6%
Sécodip 1011 interviews		Sécodip 1000 interviews		Sofres 1002 interviews		Sofres 1005 interviews		Sofres 1018 interviews	

Figure 12 - Taux de notoriété spontanée des marques auprès des français depuis 1992.

Source : Sondage TNS SOFRES pour le compte de PRODIMARQUES

<http://www.prodimarques.com/documents/gratuit/50/notoriete-spontanee.php>

La marche demeure ainsi perçue comme une question de bien collectif : si les bénéfices sont essentiellement d'ordre collectif, les coûts doivent le rester également. La gestion des espaces publics, les questions législatives, la sensibilisation et l'éducation sont autant de tâches à la charge des collectivités publiques, au niveau tactique autant que stratégique. Il est pourtant rare que ce bien collectif, aux bénéfices pourtant avérés, soit porté par des acteurs qui en inscrivent la promotion de manière proactive dans le budget municipal. Le problème provient, comme il arrive souvent avec les biens collectifs, du désengagement des acteurs, dont aucun ne se sent pleinement concerné pour prendre le soin adéquat de la

ressource à leur disposition. Un phénomène théorisé par Garrett Hardin dans un article resté célèbre, « The tragedy of the Commons » (1968). Cette théorie a été au départ élaborée dans le cadre de la problématique de la gestion partagée de la ressource « sol ». D'autres études ont par la suite montré la pertinence de sa généralisation, améliorée en fonction des critiques postérieures qu'a pu connaître cet article, à la gestion d'autres biens communs. En ce qui concerne le milieu urbain, citons notamment la gestion de l'eau⁵³, ou encore la gestion des espaces verts, en particulier les parcs publics d'agglomération (Harnik, 2010).

Marche et ville multimodale : des investissements qui se complètent

La promotion de la marche pâtit également souvent d'un manque d'intégration avec la politique globale de mobilité de la ville. Cette non-intégration a pour conséquence principale de ne pas assurer la continuité (Hillman, 2001) du réseau piétonnier à l'échelle de l'agglomération, alors que cela serait impensable pour un réseau routier ou même cyclable. On confine la marche aux espaces publics comme les parcs et les places, voire des cheminements piétons, mais dès qu'il s'agit de lui faire une place à part entière dans le réseau de déplacements de la ville et de lui octroyer la même valeur que tout autre mode de transport, on en est encore loin du compte. En termes d'univers des possibles, le choix modal reste alors limité, et la marche reste le parent pauvre de la mobilité, dépouillée de sa dimension symbolique et de sa valeur sociale.

Ceci est dû en grande part à l'influence du mythe de la flânerie, ici contreproductif. Entendons-nous bien : la flânerie possède une symbolique porteuse puisqu'elle contribue à alimenter l'imaginaire de la marche-plaisir. Elle reste, aujourd'hui comme hier, un mode privilégié de dépenser notre temps libre, de façon officielle dans des espaces spécialement conçus pour cette fin et bénéficiant d'une haute valeur d'agrément, mais aussi, de façon officieuse, dans des espaces absolument pas prévus pour cela et qui nous inspirent justement parce qu'ils restent, en friche, ouverts à des appropriations inattendues. Pourtant, considérer la marche uniquement sous l'angle de la flânerie implique un regard pointilliste qui la dessert du point de vue de l'aménagement urbain, surtout lorsque celui-ci doit se faire à l'échelle de toute l'agglomération. Nombreux sont les exemples de villes qui ont voulu cantonner leur politique de promotion de la marche à des pratiques de loisirs et qui ont ainsi concentré leurs investissements sur quelques lieux spécifiques désignés pour répondre à ces attentes (parcs, espaces publics particuliers, voies vertes), qui restent du coup encore trop souvent déconnectés de la trame urbaine. Le reste de la ville – soit la grande majorité du territoire –, sombre dans l'inattention, voire la négligence, du fait que la marche dans sa dimension fonctionnelle est le plus souvent perçue comme insignifiante. La marche est injectée continuellement dans la chaîne de déplacements sans même que l'on s'en rende compte. La traversée

⁵³ La thèse d'Emmanuel Reynard (2000) porte notamment sur les problèmes que soulève cette gestion intercommunale de la ressource eau dans les grandes stations touristiques de montagne. Celles-ci se transforment dès la haute saison en d'authentiques villes qui doivent accueillir sur une courte période des dizaines de milliers d'habitants (alors qu'elles n'en abritent que quelques milliers habituellement). La grande variabilité des pics de demande provoque de graves problèmes de gestion du fait d'un manque d'anticipation et d'une coordination intercommunale défailante.

mille fois répétée d'espaces dépourvus de qualité émousse les sens et contribue à lui octroyer cette image d'extrême banalité dont elle pâtit au quotidien.

Il faut souvent une crise économique majeure, comme celle qui a connu Bilbao dans les années 1980, ou une exigence liée à l'obtention d'un financement en provenance d'un échelon supérieur, comme celle qu'a connue Genève en se candidateant aux Projets d'agglomération de la Confédération suisse, pour remettre en question fondamentalement le principe d'investissement dans le réseau motorisé au profit d'un investissement majeur dans une *mise en réseau* des espaces publics qui conforte l'usage massif des modes actifs et d'un investissement concomitant dans l'*armature* de transports publics. Comme nous le verrons au mouvement IV avec l'analyse des cas d'étude de Genève et de Bilbao, ce sont ces deux investissements en simultané qui, opérant de concert, parviennent à concrétiser la vision d'une ville multimodale.

Genève a accompagné la réalisation à l'échelle intercommunale du Plan-Piétons par la mise en place, également dans les années 1990, d'une politique cantonale vigoureuse d'investissement dans la renaissance du tramway, y compris jusqu'en périphérie, complétée depuis par la réalisation de l'infrastructure ferroviaire du CEVA, une armature en « ring » RER essentielle pour la desserte de ses couronnes.

Bilbao a mené de front de grands travaux d'infrastructure pour accueillir le métro, qui se transforme en train pour desservir les limites de l'agglomération, et a su profiter intelligemment de l'arrivée du tramway et de la *Variante Sur* pour requalifier fortement les secteurs d'Abandoibarra et Ametzola, ses fleurons en termes de nouveaux espaces publics.

Nous verrons avec ces deux exemples que lorsqu'une ville décide de prendre à bras le corps simultanément la question de la marchabilité et celle de la desserte en transports publics, les synergies qui en résultent contribuent de façon décisive à l'essor de la vision de la ville multimodale. Cela ne va pas toujours sans heurts, car cette nouvelle vision de l'accessibilité se réalise généralement aux dépens des investissements dans les modes individuels motorisés, qui diminuent drastiquement, exception faite de la mise à disposition de Park and Ride (P+R) en conjonction avec des interfaces de transports publics en ceinture de ville. Ces investissements sont certes effectués en faveur de la voiture mais cherchent en dernier ressort à encourager son abandon une fois en ville pour opérer un transfert modal vers d'autres modes, estimés à la fois plus durables en termes écologiques, plus économiques quant à leur coût, bons pour le commerce et les échanges et de surcroît garants d'une meilleure qualité de vie urbaine.

Marcher : un acte si anodin qu'il échappe à l'analyse des usages

Si les bénéfices, aux yeux de certaines autorités d'agglomération du moins, semblent être avérés pour tous les trois piliers de la durabilité, pourquoi autant d'acteurs, au premier chef desquels les autorités publiques et les promoteurs privés qui sont au front des investissements dans des opérations d'aménagement urbain, rechignent tant à investir, dans la grande majorité des cas, dans la marchabilité ? Pourquoi, au lieu d'être

au cœur des nouvelles opérations urbaines, les considérations pour la marchabilité figurent à peine dans la vaste majorité des programmes de mise au concours, éco-quartiers exceptés (Da Cunha, 2007, 2008), et pourquoi tant d'équipements collectifs de facture récente sont-ils encore assortis de conditions d'accessibilité médiocres pour les modes actifs ?

Il faut ici faire le constat que l'analyse des choix et des usages, si pratiquée aujourd'hui dans les mille et un domaines de la vie quotidienne⁵⁴, ne se développe que très timidement du côté des pratiques de l'espace public (Bassand 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007 ; Toussaint et Zimmermann, 2001), comme si les décisions du citoyen de marcher ou ne pas marcher relevaient de la fatalité ou de l'imprévisibilité la plus totale. Sans doute est-ce l'apparente gratuité, voire la « naturalité » de l'acte de marcher, qui inhibe les investissements, tant financiers qu'humains, consacrés à son étude et à sa promotion. Si investissement il y a, si assimilation de la marche à une pratique consommatoire il y a, ce n'est que dans le cadre d'une extrême rationalisation de la marche consistant à la réduire à un mode de transport purement fonctionnel, qui se définirait surtout par des pratiques de déplacement de A à B, dites « à destination ». Le paradoxe est que la marche dont nous parlons ici, si elle peut être effectivement utilitaire, n'est pas pour autant réductible à sa seule fonctionnalité. Les choix qui la surdéterminent vont bien au-delà des variables de distance, d'argent et de budget-temps habituellement considérées dans les modélisations des comportements d'acteurs considérés comme rationnels. Elles se doivent d'incorporer d'autres ressentis, plus subjectifs, moins palpables et moins mesurables, mais qui contribuent tout aussi fortement à faire pencher la balance en faveur du choix de marcher, ou de ne pas marcher.

⁵⁴ Il n'y a qu'à se pencher sur l'Eurobaromètre tenu par EU sur l'opinion publique de ses citoyens pour constater l'extrême diversité de thèmes traités par les multiples enquêtes annuelles : de la capture de CO₂ à la biodiversité, de l'éco-innovation à l'acceptabilité de l'efficacité énergétique, des effets de la crise au futur des transports, tout ce qui peu ou prou affecte la vie citoyenne européenne est passé au crible. Pour un aperçu du champ considéré, visiter : http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm. Au niveau national, régional et local, les autorités autant que des organismes privés sont également nombreux à commanditer des enquêtes sur un large spectre de thèmes sociétaux.

UN CERCLE DES ACTEURS QUI S'ELARGIT

L'aménagement du territoire participe à l'exercice d'une fonction sociale beaucoup plus fondamentale et nettement moins visible de (ré)appropriation des territoires par les collectivités qui les habitent.

Jean-Pierre Dewarrat

Les collectivités publiques portent un nouveau regard sur la marche

Contrairement aux autres modes de transport, la marche pâtit du fait qu'on ne la regarde pas en tant qu'objet technique. L'acte de marcher est considéré comme tellement anodin qu'il ne semble pas mériter une attention particulière. Cela se reflète en une relative absence d'intérêt de la part de ceux qui sont impliqués de près ou de loin dans la production de l'environnement urbain. Lorsque la marche rentre dans la sphère des préoccupations, elle pâtit à l'inverse du fait qu'on la considère comme un objet trop complexe. A cause de la richesse même de ses multiples facettes, aménager pour la marche se révèle un challenge bien plus éprouvant qu'aménager pour la voiture, pour les transports publics ou pour le vélo. Aux défis techniques (Toussaint in Stébé et Marchal, 2009 ; Wiel, 2002) communs à la mise en service de tous les modes de transport s'ajoutent, plus fortement pour la marche que pour les autres modes, des défis immatériels qui sont de l'ordre du vivre ensemble (Paquot, 2004 ; Toussaint et Zimmermann, 1998, 2001) et qu'il n'est pas toujours facile de résoudre.

Les impulsions qui se font sentir avec force de nos jours pour une approche holistique et non techniciste de la marche proviennent, comme nous l'avons vu, du changement de valeurs qui fait actuellement émerger, au sein de nos sociétés, de nouvelles attentes quant aux changements nécessaires pour faire face aux exigences d'une ville plus saine et plus durable. Elus et techniciens, saisis tour à tour par une demande forte de la part de la population et l'émergence de nouvelles pratiques professionnelles (Da Cunha et al., 2007 ; Despresle et al., 2008), ont dû développer une nouvelle culture de la marche urbaine et dépasser chemin faisant des mythes et des préjugés tenaces, dont certains marquent encore la pensée urbanistique aujourd'hui.

Evoquons comme particulièrement incapacitants du point de vue décisionnel, deux préjugés dont la marche a de la peine à se départir : tout d'abord celui qui **associe la marche à la proximité**, comme s'il ne pouvait jamais y avoir de marcheurs disposés à marcher au-delà de quelques dizaines ou quelques centaines de mètres, et deuxièmement celui qui **associe la marche à la flânerie**, comme s'il ne pouvait jamais y avoir de marcheurs pressés pour se rendre au travail ou attraper un bus ou un train. La marche ordinaire, fonctionnelle, servant à accomplir les besoins du quotidien, la marche qui se révélerait praticable au-delà des frontières de notre rue ou de notre quartier pour participer pleinement d'une vision de la « ville marchable » à l'échelle de nos bassins de vie, cette marche-là est passée le plus souvent sous silence. Nous pensons que l'absence de problématisation de la marche comme véritable mode

de transport fonctionnel de nos quotidiens est à l'origine d'une méprise qui handicape lourdement les représentations de la marche comme mode efficace pour servir nos besoins de mobilité aujourd'hui.

Le mythe de la proximité et le mythe de la flânerie ont ainsi longtemps contribué, chacun à leur manière, à cantonner la marche dans le domaine de la chose révolue, appartenant au passé de nos villes plutôt que de plein droit à leur présent. Cette nostalgie passéiste n'a pas facilité sa réémergence dans le champ actuel de l'urbain, dominé par des logiques de mobilité et d'accessibilité à l'échelle des grands territoires. Cet ingrédient premier de la mobilité urbaine qui avait pourtant su façonner et faire fonctionner avec grâce les villes pendant des millénaires avant la révolution automobile semblait, face à cette dernière, démuni, plutôt vieillot et bien trop simple pour que cela puisse vraiment... marcher. « Rendons les choses aussi simples que possible, mais pas plus simples », disait Albert Einstein. Cela illustre bien le paradoxe de la marche, condamnée par sa simplicité même à ne jamais faire partie de la palette des solutions.

La marche, une opportunité transversale pour échanger de bonnes pratiques

En apparence très simple, de l'ordre du fondamental qui se passerait de toute explication, la marche est en fait une activité extraordinairement complexe, dont les conditions de félicité sont tout à la fois exigeantes et fragiles. Cette complexité demande une approche multiple. La marche est en effet une thématique foncièrement transversale, et l'interdisciplinarité, dans ce domaine plus encore qu'ailleurs, est cruciale dans la mise en œuvre de bonnes solutions. Savoir regarder ailleurs s'avère aussi payant, plutôt que de réinventer localement les mêmes solutions à chaque fois. Dans ce domaine comme dans d'autres, les villes ont tout intérêt à expérimenter leurs propres versions d'initiatives qui marchent déjà bien au sein d'autres villes.

Les opportunités pour échanger informations et bonnes pratiques ont crû rapidement depuis quelques années partout dans le monde. S'il a fallu attendre 1997 pour que le Royaume-Uni organise sa première Conférence Nationale sur la Marche, celle-ci est devenue aujourd'hui un événement annuel attendu, à l'instar de ce qui se passe pour d'autres pays, devenus chaque année plus nombreux.

Il n'est donc pas étonnant que la demande ait émergé également pour une rencontre internationale des experts travaillant sur la thématique de la marche dans le monde entier, et ce quel que soit leur domaine d'intérêt (santé, éducation, tourisme, loisirs, communauté, transports, art, etc.). La première Conférence Mondiale sur la Marche Walk21 a ainsi eu lieu à Londres en 2000, et est devenue depuis un rendez-vous annuel réunissant des centaines d'experts de tous horizons.

Des concepteurs d'une autre espèce pour un objet interdisciplinaire

L'univers sociologique des architectes et des ingénieurs civils, qui avaient l'habitude d'isoler le monde matériel des autres aspects de la vie sociale (...) se trouve déstabilisé par le constat sans cesse renforcé que les composantes immatérielles de la ville sont puissantes et souvent décisives. Changer des horaires de transports publics ou des règles de stationnement, c'est de l'urbanisme ; créer des conditions de possibilités pour une animation plus longue et plus diverse de l'espace public, c'est encore de l'urbanisme ; mener une enquête approfondie sur les attentes des citoyens vis-à-vis de la ville à venir, c'est toujours de l'urbanisme.

Jacques Lévy

Si pendant longtemps les architectes ont pu se tailler la part du lion dans le travail de conception des espaces publics, tandis que les ingénieurs en trafic s'attribuaient la gestion des flux piétonniers au même titre que les autres flux de déplacements motorisés, actuellement la tendance est à faire participer d'autres professions à la réflexion sur la marche urbaine. Paysagistes, concepteurs lumière, designers, urbanistes, géographes, sociologues, anthropologues, médecins, se comptent désormais parmi les professionnels appelés à réfléchir au sein de ces équipes mixtes qui traitent la marche sous toutes ses coutures.

Ce regard pluridisciplinaire apporte une nouvelle fraîcheur dans les réponses qui peuvent être apportées lors de l'aménagement des espaces publics. En particulier, l'apport des artistes et des designers urbains fait souvent preuve d'une inventivité rarement observée dans les aménagements de type classique. En particulier, une plus grande flexibilité interprétative encourage de multiples usages et une attitude bienveillante face aux détournements possibles facilite les appropriations. C'est le propre de l'artiste que de savoir composer avec son public, en laissant son art voler de ses propres ailes, sans forcément vouloir tout contrôler. Cette attitude est payante lors de l'aménagement des espaces publics, car une fois inaugurés, ceux-ci vont être vécus de mil manières différentes par leurs usagers. Plus un espace public offre de liberté face à ces divers usages, plus il pourra être approprié.

Une réflexivité qui touche aussi les citoyens

La connaissance n'est plus séparée de l'action, elle est dans l'action elle-même.

François Ascher

Aloning vs. togetherring

Ryave et Schenkein (1974) proposent d'envisager la déambulation urbaine comme une conduite sociale active, en suggérant une opposition entre l'*aloning* – non seulement marcher mais bien montrer aux autres que l'on marche seul – et le *togetherring* – marcher ensemble et bien le montrer. Une voix et une gesticulation plus amples, un ralentissement du pas qui s'accorde au pas d'autrui, une occupation de l'espace relativement disproportionnée se comptent parmi les signaux les plus usuels de ce marcher ensemble.

Samuel Bordreuil (2010) voit dans ce « marcher à plusieurs » un cas de figure récurrent dans les pratiques ordinaires de la ville, qu'il oppose à la flânerie, par définition l'apanage du marcheur solitaire. S'appuyant sur les « faire ensemble » décrits par Howard Becker dans son ouvrage *Doing things together* (1986) et que ce dernier reprend dans son ouvrage *Les mondes de l'art* (2010 (1^{ère} éd. 1988, éd. orig. angl. 1982)), Bordreuil reprend à son compte l'approche micro-analytique du courant interactionniste, en se focalisant sur la notion de l'ajustement des lignes de conduite nécessaire à toute action concertée faisant appel à une chaîne de coopérations (Becker, 2010, (1^{ère} éd. 1988, éd. orig. angl. 1982), pp. 27 et 49).

Marcher ensemble, comme l'explicite Margaret Gilbert dans son ouvrage éponyme (2003) n'est pas anodin, puisque ce geste implique des droits et des devoirs envers ses compagnons de marche. Une reconnaissance mutuelle, une attention réciproque et une anticipation des gestes de l'autre sont de mise pour assurer le bon fonctionnement de l'interaction. Celle-ci se déroule sur un arrière-fond d'attentes partagées, par exemple en ce qui concerne les compétences d'orientation, le droit de pilotage ou encore le rythme de la progression. Lorsque tout à coup l'un des partenaires dévie brusquement de direction ou accélère brutalement, l'autre est en droit de lui demander des comptes sur ce comportement qui n'est plus conforme aux attentes.

Le piéton qui marche de concert avec autrui doit ainsi faire face à deux exigences : celle de « ne pas perdre ses autres », et celle de « gérer des attentions, des désirs, des tropismes souvent dépareillés ». Pour y parer, il met en œuvre des techniques de « coopération du mouvement ». Pour répondre à la première injonction, la technique « du camp de base » permet de se retrouver en cas de perte de vue prolongée. Le téléphone portable joue de nos jours également un rôle-clé pour répondre à ce besoin de localisation mutuel, notamment au sein de foules nombreuses (événements festifs, concerts, manifestations, etc.). Une autre technique permettant de ne pas se perdre, très souvent à l'œuvre au sein de groupes touristiques qui

visitent des centres historiques, est celle qui consiste à adopter une « vitesse de croisière », de manière à augmenter la prévisibilité de l'action du groupe auprès de chacun de ses membres. Ceux-ci sont alors libres de courir devant, pour les plus impatients, ou traîner derrière, pour les plus distraits, pouvant ensuite à loisir réajuster leurs vitesses respectives pour rattraper le peloton. Mais cela ne va pas sans demander quelques compétences dans ce que Bordreuil nomme la gestion des dystopismes. En effet, marcher ensemble demande d'autant plus une posture d'engagement situé que cette action collective s'effectue le plus souvent au milieu d'autres groupuscules qui marchent ensemble de leur côté. Les obligations sociales de cette coprésence au sein d'un même espace public valent alors pour tous (Bordreuil, 2010), et obligent à une co-attention soutenue.

De l'empowerment personnel à l'empowerment collectif

C'est à partir d'une réflexion sur les notions d'*aloning* et *togethering* que nous avons élaboré, avec Yves Winkin, les notions d'empowerment personnel et collectif des marcheurs (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008 ; Winkin et Lavadinho, 2008). L'empowerment est un terme anglais aussi intraduisible qu'indispensable pour désigner le phénomène que nous cherchons à cerner, à savoir une prise de conscience, personnelle ou collective, que l'on peut agir dans sa vie et sur sa vie.

Cette prise de conscience entraîne une capacité accrue à prendre ses propres décisions, à s'approprier un territoire, à y évoluer de manière autonome et déterminée. La notion d'appropriation du territoire a été analysée par plusieurs auteurs selon des perspectives différenciées. Edward T. Hall (1971 (éd. orig. angl. 1966)) développe ainsi le concept de *proxémie* en vue de désigner « l'ensemble des observations et théories concernant l'usage que l'homme fait de l'espace en tant que produit culturel spécifique ». Dans ce cadre, la démarche de cet anthropo-éthologiste américain relève plutôt, comme le notent Marchal et Stébé, d'une sorte d'éthologie humaine dérivée de l'éthologie animale, ancrée autour des notions de territoire et de distance entre soi et autrui. C'est ainsi que l'homme observe aussi des distances dans les relations qu'il entretient avec ses semblables. Hall distingue quatre types de distances : intime, personnelle, sociale et publique (Hall, 1971 (éd. orig. angl. 1966), cité in Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 638). Pour Stébé (2008), la régulation de la distance chez l'homme est en fait une forme de territorialité et il existe un « territoire humain », appelé de façon générale *espace personnel* : « cet espace est basé sur l'idée que le corps vivant ne se limite pas à la surface de peau. Il est entouré d'un espace péricorporel dessinant une zone autour de lui et dans laquelle s'inscrivent ces mouvements. » (Hall, 1971 (éd. orig. angl. 1966), cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 638). Cette notion n'est pas sans rappeler le concept de *territoires du moi* d'Erving Goffmann (1973b). Robert Sommer (1969) parle quant à lui de l'espace personnel comme d'un *portable territory* (Sommer, 1969, cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 639), devançant en cela les visions que développent bien des chercheurs actuellement à propos des recompositions territoriales introduites par la médiation des technologies mobiles (Kaplan, 2009 ; Kaplan et Lafont (éds), 2004 ; Kaplan et Marcou, 2009 ; Kaplan et Marzloff, 2009 ; Marzloff, 2009 ; voir également le dossier spécial « Wi-fi : les aires numériques » in

Urbanisme n°376, janvier-février 2011).

Le concept d'appropriation permet d'analyser l'insertion spatiale de chacun en termes de conduite d'aménagement personnel. Pour Gustave-Nicolas Fischer (1981), dont la perspective s'inscrit dans une approche de psychologie sociale, il s'agit de savoir « comment dans certaines situations, lieux anonymes ou non, publics ou privés, l'individu aménage, restructure l'espace en coquille personnelle qui manifeste sa relation privilégiée au lieu dans lequel il se trouve, même provisoirement ». Pour Fischer, c'est de la familiarité avec un espace qui naît l'appropriation. Cette familiarité est un apprentissage progressif des particularités d'un lieu. L'appropriation a pour but de sécuriser l'individu : en ce sens un espace approprié permet, même au sein d'un espace public urbain comme peuvent l'être les parcs, les rues et les places, certaines formes de privatisation (Lofland, 1985 (1^{ère} éd. 1973) ; Bassand, 2001 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Pour réaliser cette appropriation, l'individu met en œuvre toute une série d'activités d'aménagement spatial en vue de créer en quelque sorte un « chez-soi » au sein de cet espace public. Ce processus d'aménagement, que Fischer qualifie de processus de « nidification », se caractérise par « l'installation de significations privées dans un territoire qui est souvent un espace impersonnel » (Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 639).

L'empowerment personnel des piétons repose sur deux modes d'appropriation :

- D'une part les piétons s'approprient différents lieux et parcours dans la ville. En route vers leur travail, ils peuvent faire un détour pour s'offrir l'espace d'un instant le plaisir d'un point de vue inédit sur la ville, à la faveur de la traversée d'un pont ou d'un moment de suspension sur les hauts d'un escalier surplombant les toits. Ces quelques secondes de retrait glânées sur un mouvement de transit aux prises avec sa fonctionnalité montrent que les piétons peuvent recourir à des stratégies de latéralisation pour s'engager dans une pause, ce que les anglo-saxons nomment joliment au tennis *taking time out*. Pour cela, il suffit d'un aménagement de type belvédère qui soit propice à ce retrait. Ce *souffle* est à la fois un lieu et un moment « hors la ville », tout en restant en son sein. Pour être réussi, ce type d'aménagement doit posséder une composante symbolique offrant une prise – *affordance* au sens gibsonien (1977, 1979) qui permet à ses usagers de l'investir d'une signification personnelle.
- D'autre part, les piétons s'équipent de plus en plus d'accessoires facilitant la marche et renforçant leur autonomie fonctionnelle. Ces accessoires ne sont pas de simples gadgets, ils remplissent une fonction symbolique importante parce qu'ils renforcent le statut de leurs utilisateurs. Ce sont des signes de la nouvelle liberté et de la nouvelle autonomie conquises par les marcheurs, dont les « territoires du moi » se sont étendus à la fois en surface et en légitimité. Les marcheurs peuvent ainsi se considérer et être considérés comme des acteurs urbains à part entière.

L'empowerment collectif fait quant à lui référence à la prise de conscience et partant la prise de pouvoir qu'opèrent certains groupes sociaux lorsqu'ils se dotent de moyens de reconnaissance par eux-mêmes et

par d'autres. Ils actualisent cette dimension collective par le choix de marcher ensemble, mais aussi et surtout par une réflexivité sur la puissance de ce geste lorsqu'il se fait à plusieurs. Le statut du piéton singulier change lorsqu'il devient ainsi membre d'un collectif. Mais il n'y aura de véritable *empowerment* collectif des piétons que le jour où, même lorsqu'il est seul, le marcheur en viendra à faire du « *togetherness* symbolique », parce qu'il se sait investi d'un pouvoir collectivement partagé, et qu'il se sait pleinement reconnu dans ses droits par les autres usagers de l'espace-rue, motorisés ou non. La phase ultime de cet *empowerment* collectif est celle de son incorporation personnelle : même lorsqu'il marche seul, le piéton se sent membre d'une entité sociale reconnue et respectée. C'est en cela que l'on peut parler d'une véritable culture de la marche urbaine.

De l'empowerment collectif à la reconnaissance du statut du piéton

Force est de constater qu'aujourd'hui, le pouvoir collectif des piétons reste encore trop souvent éphémère : il ne dure que le temps de traverser la rue, ou encore le temps d'une manifestation ou d'une visite touristique ou professionnelle en groupe. Une sorte de proto-organisation collective des marcheurs urbains peut se produire de manière spontanée lorsqu'un groupe se constitue devant un feu rouge, comme l'analyse avec beaucoup de finesse Aymeric Bôle-Richard dans ses observations du Largo do Rato à Lisbonne (2008). Qu'un piéton intrépide se lance avant que le feu ne passe au vert, et voici que les autres lui emboîtent le plus souvent le pas, formant ainsi un barrage que les voitures n'osent pas franchir, là où pourtant en temps normal elles règnent sans partage.

Il en va de même lors de manifestations, de cortèges, et d'autres rassemblements de piétons : les participants se sentent souvent libres d'envahir la rue et d'obliger les voitures à rouler au pas. La Fête des Lumières à Lyon offre l'un de ces espaces-temps où le piéton est roi. La densité piétonne est telle qu'elle permet d'inverser temporairement les règles de la circulation, y compris sur des axes qui restent ouverts à la circulation routière. Un autre exemple de cette suprématie sur les modes motorisés peut être observée tous les derniers vendredis du mois lorsque le mouvement Critical Mass envahit les artères de plus de 300 villes dans le monde entier pour revendiquer un partage plus équilibré de l'espace-rue. Ce mouvement international, qui a démarré à San Francisco en 1992 avec une cinquantaine de participants, s'est depuis étendu à tous les continents, pouvant varier d'une centaine à quelques milliers de participants dans chaque ville. Cette manifestation tire sa force du fait de son ouverture à tous les modes actifs. Marche, vélo, rollers, skates sont les bienvenus, et elle est de fait la seule manifestation qui célèbre ce que tous ces modes non motorisés ont en commun. Elle se rattache à certains mouvements visant une transformation plutôt radicale des villes, à l'instar de Reclaim the Streets en Angleterre ou en Vélolution en France.

De l'association défensive à l'association assertive

L'empowerment collectif se formalise lorsqu'il prend la forme d'une association (Barthélémy, 2000) défendant les intérêts des marcheurs urbains. Ces associations existent aujourd'hui un peu partout en Europe, et sont regroupées dans la Fédération Internationale des Piétons (IFP). Actuellement ces associations tendent à passer, dans leurs discours comme dans leurs actions, d'une attention quasi strictement focalisée sur la sécurité routière à une préoccupation plus générale quant à la qualité de vie des piétons en ville. Même si ces dernières années ont connu un certain progrès au niveau de cette représentativité, avec la désignation d'un Monsieur ou Madame Piétons dans un grand nombre de collectivités et le renforcement de certains mouvements citoyens, nous pouvons constater que la majorité des mouvements associatifs en faveur de la cause piétonne restent trop faibles pour se faire vraiment entendre, et ce dans la plupart des pays, à l'exception notoire des lobbies constitués en Grande-Bretagne. Walk England ou CABA, pour ne citer que deux des organisations britanniques les plus importantes, ont au contraire su développer une force de frappe exemplaire en trouvant les bons arguments pour persuader les autorités à agir en faveur de la marche.

Encore faut-il, pour que leur voix percole auprès de ceux qui ont la charge de concevoir les espaces dédiés à la marche, que les marcheurs soient représentés dans les négociations à différents niveaux par des porte-parole dynamiques, qui sachent aller au-delà d'une simple posture sécuritaire pour proposer une véritable place au piéton dans la ville. C'est le cheminement qu'a suivi l'A-CAM, l'association portugaise de défense des piétons. Créée à l'origine sous l'impulsion de José Manuel Ramos suite au décès de sa fille dans un accident de voiture, l'association a su faire évoluer sa position, à la faveur d'une multitude de recherches anthropologiques sur les usages des espaces publics, pour défendre aujourd'hui une approche holistique de l'aménagement des espaces publics incorporant une véritable dimension d'*espace de vie* piétonne (Ramos et Alves (éds.), 2010).

Un exemple récent donne la mesure des conséquences de cette absence de défense concertée des marcheurs: lors d'un débat sur le réaménagement de nouvelles voies de tramway à Genève, les représentants des associations cyclistes ont obtenu des pistes cyclables 20 centimètres plus larges – au détriment des trottoirs, qui n'étaient défendus par personne. Un autre exemple, lyonnais cette fois, concerne l'aménagement des stations Vélo'v, qui s'est fait souvent sur le trottoir pour ne pas empiéter systématiquement sur des places de stationnement, dont la suppression avait inévitablement suscité des oppositions, relayées par les maires d'arrondissement de Lyon. Le problème réside dans le fait que trop souvent, ce choix par défaut de toucher aux espaces dédiés au piéton correspond de fait au chemin de moindre résistance. La plupart du temps, celui-ci ne proteste guère, ou si peu. Pourquoi dès lors s'en priver, alors que les autres solutions possibles demandent des négociations bien plus âpres avec des lobbies bien plus organisés et puissants ? Elus et techniciens y renoncent donc le plus souvent, à moins d'être eux-mêmes acquis à la cause des modes actifs et/ou adeptes réguliers de la marche ou du vélo.

Le rôle des politiques publiques dans l'empowerment piétonnier

Nous l'avons dit, les fonctionnaires et les techniciens qui prennent en charge les piétons sont rares au sein même des institutions qui décident de l'aménagement urbain et des politiques de transports, et lorsqu'ils sont en place, leur pouvoir décisionnel est en général amoindri par une position basse dans la hiérarchie, un pouvoir décisionnel réduit et un manque de ressources humaines et financières. Accorder aux responsables de la politique de la promotion de la mobilité active une place qui corresponde à sa réelle importance, statistique autant que stratégique, serait un premier pas dans la bonne direction, car là se trouve l'autre pendant essentiel de l'*empowerment* collectif.

Il ne s'agit plus ici de l'*empowerment* par le bas, issu des usages et des représentations individuelles, mais de l'*empowerment* par le haut, issu des décisions politiques et des cadres collectifs de représentation créés par les aménagements urbains et les effets percolateurs que peuvent avoir ces politiques sur les comportements quotidiens. Nous rentrons ici véritablement dans le domaine de la *polis*. Dans le dernier mouvement de ce travail de thèse, consacré à la marche dans les grands territoires, nous nous appuierons sur nos cas d'étude de Genève et Bilbao pour analyser le rôle catalyseur que peuvent jouer les aménageurs et les décideurs dans le processus de production collective de la cité, mais nous nous

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

attacherons à démontrer que ce processus est bipolaire : pour bien fonctionner, la vision politique de ce que la ville veut devenir doit également incorporer les représentations, les attentes et les comportements des usagers. Pour qu'une politique produise ses effets, elle doit être partagée par ceux à qui elle se destine. Et pour qu'il y ait marche, il faut qu'il y ait marcheurs.

CONCLUSION : UNE VISION PARTAGEE DES VILLES QUI MARCHENT

L'urbanisme de l'avenir ne doit pas être qu'une affaire de spécialistes, d'initiés, d'intervenants autorisés, mais un engagement de tous. C'est donc à partir des situations pratiques de la vie quotidienne (qui, par définition, peuvent recouvrir des tailles d'espaces très différentes selon les contextes) qu'il faut définir les perspectives, organiser spatialement les réalités sociales, et assurer les régulations.

Michel Lussault

Au vu de ce qui précède, il nous paraît que pour atteindre leurs objectifs, les politiques de promotion de la marche urbaine doivent du pouvoir à leurs destinataires. A nouveau il s'agit d'*empowerment*, individuel autant que collectif. Lorsque les marcheurs se reconnaissent comme faisant partie d'un groupe d'utilisateurs urbains, chacun des membres de ce groupe se sent à son tour plus assuré dans son appropriation de la ville.

Pour adopter une métaphore d'escalade, les pouvoirs publics équipent les voies en plaçant des prises à quelques endroits stratégiques. Ce premier balisage reste très doux. Sa fonction n'est pas de désigner une voie toute faite, mais simplement d'orienter les choix en fonction des usages possibles. Aux utilisateurs ensuite de tracer leur propre voie en saisissant les prises qui les aident à avancer en fonction de leur capacité, de leurs envies, de leur rythme ou du temps dont ils disposent.

Il s'agit non pas tant de mettre à disposition des infrastructures dédiées que de créer des espaces propices, au sens large, à faire éclore des pratiques de marche. Cela passe, nous l'avons vu, par une co-construction où les pouvoirs publics et les associations (Barthélémy, 2000), les concepteurs de l'urbain au sens large (aménageurs, designers, artistes, etc.) mais aussi et surtout les marcheurs eux-mêmes, collectivement et individuellement, font advenir les rues, les places et les parcs qui concrétisent cette marchabilité. La *ludification* des villes (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) est l'une des réponses possibles pour encourager cet *empowerment* piétonnier, comme nous le verrons dans le mouvement II. L'ingénierie de l'enchantement, en tant que processus qui permet à cette ludification d'éclore, est donc l'une des voies privilégiées pour assurer la reconstitution d'une puissance symbolique de la marche et des marcheurs.

CONCLUSION : LES VALEURS DE LA MARCHÉ TROUVENT UN ECHO AUPRES DES ACTEURS

Au fil de ce mouvement I, dédié aux valeurs de la marche, nous avons pu mettre en évidence le fait que la marche sort depuis peu de l'oubli, grâce à des pratiques en nette hausse, tout en restant encore peu reconnue par certaines instances qui n'ont pas encore intégré sa dimension nouvelle. Les dispositions prises pour l'encouragement de la marche en ville ne sont pas encore en proportion de sa réelle part modale, tant s'en faut. Néanmoins, son intégration au sein des statistiques est en net progrès depuis quelques années et contribue à la prise de conscience de l'importance de ce facteur pour faciliter l'accessibilité multimodale et garantir l'urbanité. Si cette mouvance est désormais acquise au niveau des municipalités qui gèrent les communes centrales, une véritable prise en compte de la marche à l'échelle de toute l'agglomération est maintenant nécessaire, sachant que la réalisation d'espaces publics marchables est un facteur d'encouragement de la vitalité économique de tout le bassin de vie et de son attractivité urbaine.

Le cadre est maintenant posé sur la place de la marche dans le cadre des mutations urbaines actuelles qui accompagnent l'évolution des nouvelles valeurs sociétales. Comme points positifs nous pouvons relever l'implication d'un nombre croissant d'acteurs et le développement de politiques spécifiquement dédiées à la promotion de la marche urbaine, même s'il nous faut constater une certaine inertie lors de la mise en œuvre des réponses adaptées.

Néanmoins, un certain suffisant de ces politiques nouvelles sont désormais répertoriées à partir de quelques terrains précurseurs. Nous disposons ainsi des repères nécessaires pour poursuivre notre investigation, au sein du mouvement II, par l'analyse des stratégies des marcheurs et l'identification des diverses configurations spatiales qui encouragent le déploiement de la marche au sein des territoires du quotidien.

MOUVEMENT II

LES CONCEPTS DE LA MARCHE

C'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes.

Kierkegaard

INTRODUCTION

Dans le mouvement II que nous entamons maintenant, nous nous proposons d’appréhender la marche dans toute sa complexité de pratique urbaine au sens large ; nous alimenterons ainsi notre analyse par certaines approches conceptuelles tirées de la littérature dédiée dans le triple champ de la littérature, de l’urbanisme et des sciences sociales.

Ces réflexions vont nous permettre de consolider nos propres concepts qui émergent des études de terrain que nous avons réalisées : il s’agit tout d’abord du dialogue entre qualité de la marche et qualité des espaces, qui introduit les notions de *texturisation de la marche* et son complément naturel, l’espace *palimpseste*. Nous aborderons les principales spécificités de la marche qui la distinguent des autres modes de déplacement : la rugosité, les prises, la latéralisation et la texturisation. Ces spécificités créent la nécessité d’une attention particulière pour les aménagements d’espaces dédiés à la marche. L’espace palimpseste offre un cadre propice à la marche texturisante, puisqu’il traduit une approche d’aménagement qui tient compte de la multiplication des usages de l’espace public. Un soin particulier doit y être apporté à trois aspects : l’équilibre entre transit et séjour, l’intégration de temporalités plus étendues et la pondération plus forte de la texture du trajet, qui prend alors plus d’importance que sa rapidité.

Dans les chapitres suivants, nous aborderons successivement :

- le *cabotage urbain*, avec les différentes stratégies adoptées par les piétons ;
- les *repérages*, qui comprennent les repères d’orientation actifs, les repères de balisage passifs ainsi que les *lignes de désir* ;
- la *signalétique intuitive*, qui soutient les stratégies piétonnières ;
- la *ludification*, qui dynamise le cabotage et lui donne du sens.

PRIVILEGIER L'URBANITE SUR LA VITESSE : LE CAS DE CHEONGGYECHEON A SEOUL

L'existence même d'un modèle qui assume pleinement la ville comme horizon sociétal suffit à rééquilibrer le débat entre « ville » et « urbain ». La ville est de retour, non comme nostalgie mais comme enjeu de débat.

Jacques Lévy

INTRODUCTION : VERS UNE NOUVELLE DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE

Le renouveau de la marche urbaine est un phénomène historiquement situé. Nous entendons par là que loin de surgir *ex nihilo*, il est concomitant d'un changement de paradigme sociétal rédéfinissant la notion d'accessibilité. Jacques Lévy voit ce changement paradigmatique comme le passage d'une accessibilité centrée sur la notion de vitesse à une accessibilité centrée sur la notion d'urbanité (Lévy in Allemand, Lévy et al., 2004). Avant d'entamer la discussion théorique de ce changement de paradigme « vitesse versus urbanité », nous pensons utile de l'illustrer concrètement avec le cas de Séoul, capitale de la Corée du Sud. Cette ville a récemment décidé d'appliquer ce changement de paradigme de manière exemplaire, en renonçant à une autoroute existante pour créer en lieu et place un espace public majeur pour la cité. Nous commencerons donc ce chapitre avec une analyse de cet exemple emblématique. Puis nous poursuivrons avec la démonstration du lien entre la montée en puissance de l'accessibilité fondée sur l'urbanité et le retour en grâce de la marche en milieu urbain, en nous appuyant sur les analyses de Jacques Lévy et notamment son concept de « vitesse contextuelle ».

Nous terminerons ce chapitre par l'analyse de deux notions idéaltypiques qui ont émergé au fil de nos analyses de terrain : la notion de **marche texturissante** et son pendant, la notion d'**espace palimpseste**. Nous commencerons par énumérer les quatre caractéristiques principales propres à la marche et qui la distinguent des autres modes de transport : **rugosité, prises, latéralisation et texturisation**. Ces caractéristiques font que ce comportement complexe nécessite au plan des aménagements urbains une attention particulière. En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de cette complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Au cœur des stratégies d'aménagement qui donnent à ses espaces palimpsestes leurs lettres de noblesse nous avons pu identifier un soin particulier accordé à trois aspects : **l'équilibre entre transit et séjour, une intégration de temporalités plus étendues et une pondération plus forte de la texture du trajet**, qui compte désormais autant, sinon plus, que sa rapidité. Nous allons décrire ci-après tout d'abord la marche texturissante et ses caractéristiques, puis l'espace palimpseste et ses qualités.

LORSQUE LA VITESSE CEDE LE PAS A L'URBANITE

Lorsque le choix des aménagements se porte résolument sur le fait de privilégier l'urbanité plutôt que la vitesse – suivant en cela la proposition de Jacques Lévy (2008), à laquelle nous consacrerons la section suivante –, la ville et tous ses habitants en ressortent gagnants.

L'exemple de la revitalisation de la rivière Cheonggyecheon, qui traverse la ville de Séoul, nous montre que la création de nouvelles centralités renforce les sociabilités et par là-même les liens entre les citoyens (Da Cunha, 2010). Cet exemple nous montre surtout que ces liens se nouent d'autant plus facilement que la ville fait le choix du couple urbanité / proximité, plutôt que du couple vitesse / distance. En effet, pour Jacques Lévy, il est difficile désormais de soutenir une argumentation selon laquelle le choix modal n'est pas simultanément le choix d'un modèle d'urbanité, qui est aussi un modèle de société. Et l'auteur de faire remarquer que ce sont dans les mêmes villes que l'on trouve associées, ou que l'on ne trouve pas du tout, les dimensions de densité, diversité fonctionnelle et sociologique, transports publics et espace public, orientation vers le projet collectif et gouvernement commun de l'urbain (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 705).

Dans les années 1970, il a été considéré comme une marque de progrès d'enterrer la rivière Cheonggyecheon au profit d'une autoroute surélevée. Cela a permis d'éliminer les odeurs nauséabondes de ce cours d'eau, devenu à cette époque un véritable égout à ciel ouvert. Lors du tournant du millénaire, cependant, tous les acteurs concernés ainsi que la population étaient d'accord pour pointer du doigt le secteur de Cheonggye comme l'un des plus congestionnés et bruyants de Séoul. Ce secteur nécessait une forte revitalisation.

Lee Myung-bak, l'actuel maire de Séoul, en avait fait l'un des enjeux de sa campagne électorale. Lorsqu'il a été élu en 2001, il a immédiatement attelé son équipe au travail afin de tenir cette promesse, en démolissant l'autoroute pour pouvoir faire renaître le cours d'eau de ses décombres. Il fallait d'abord trouver une solution pour éliminer le trafic de transit sur ce corridor. Un système de bus à haut niveau de service (BHNS) a donc été mis en service dès 2003 pour écouler le trafic : 120 000 voitures empruntaient en effet l'autoroute chaque jour. Un corridor BHNS de 15 km a pu être intégré au réseau de métro de la ville, augmentant ainsi son efficacité en tant que levier du report modal pour le trafic qui traversait ce secteur. En 2005, une fois les travaux terminés, la rivière « aux eaux claires », puisque telle est la signification de son nom en Coréen, a retrouvé sa splendeur d'antan, devenant à nouveau le centre névralgique de la ville et une destination de loisirs très appréciée des autochtones autant que des touristes. L'homme qui a su mener à bien ce rêve, que tant prenaient pour irréalisable, a été élu président de la Corée du Sud en 2007. Le fait d'avoir réussi au niveau local à transformer aussi radicalement l'image de la capitale et le vécu quotidien de ses habitants a joué un rôle crucial dans son élection au niveau national.

Ce geste politique a été considéré comme un tour de force qui correspond bien à l'état d'esprit d'une nation qui se cherche dans un futur urbain qui ferait plus de place à la qualité de vie. Cette exigence de

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

qualité de vie va désormais de pair, en Corée comme ailleurs, avec un développement urbain durable qui fait de l'accessibilité un enjeu majeur, comme le souligne Antonio da Cunha : « Au regard des enjeux de la polycentralité, de l'agencement des densités urbaines et des réseaux qui les relie, la prévention et la gestion des inégalités écologiques et environnementales nous semblent devoir être reliées à l'accessibilité des équipements urbains et à l'habitabilité des lieux » (Da Cunha, 2010, p. 20).

La qualité des espaces publics ainsi créés à Séoul a permis de transformer radicalement le rapport de la population à la marche, à la ville et à autrui, avec la mise à disposition d'une centralité offrant de nouvelles opportunités pour à la fois goûter l'anonymat urbain et développer des sociabilités.

La ville, comme nous le constatons encore une fois au travers de cet exemple concret, n'est pas une réalité statique qui resterait à jamais figée. Au contraire, elle est en perpétuelle mutation et devient à chaque instant ce que nous en faisons – que nous soyons décideurs, concepteurs ou usagers.

Avec cet exemple à l'échelle d'une agglomération toute entière, nous avons voulu démontrer qu'en tout temps, et quelle que soit l'importance des infrastructures déjà en place, il est toujours possible, moyennant un débat citoyen et un choix politique fort, de remettre celles-ci en question. Dans le temps long de la ville, le changement reste toujours du domaine du possible et même, parfois, du désirable.



Figure 13 -Une nuit au bord de la rivière Cheonggyecheon restaurée (en médaillon, la situation avant la restauration) © Charles Siegel, The Preservation Institute, preservenet.com, 2007, Séoul

L'autoroute n'est plus qu'un lointain souvenir pour les milliers d'habitants de Séoul qui chaque jour, la nuit tombée, convergent vers les abords de la rivière Cheonggyecheon, dont les 7 kilomètres qui ont été revitalisés constituent le nouveau cœur de la ville. Cette réalisation, qui a bénéficié d'un immense soutien de l'opinion publique lors de sa réalisation, est appréciée pour son haut niveau d'agrément. Support privilégié de nombreux usages, cet espace public est aussi devenu un symbole d'orgueil civique pour toute une génération de Coréens qui y voient le début d'une époque où l'urbanité connaîtra un nouvel essor au sein de leurs villes.

S'il est l'un des plus réussis, Séoul n'est pas le seul exemple de ce changement de paradigme « vitesse versus urbanité ». D'autres exemples de démolition de voies rapides, remplacées par des espaces publics, notamment des parcs linéaires, existent aussi aux Etats-Unis et au Canada⁵⁵. En Europe, c'est plutôt la voie plus timide de la requalification de voies rapides en boulevards urbains qui est actuellement le plus souvent envisagée. Les réalisations ont été nombreuses, notamment à la faveur du renouveau du tramway en milieu urbain depuis le début des années 1990. Pour Marc Wiel, les réseaux de tramways ou de métros qui fleurissent dans de nombreuses agglomérations⁵⁶ sont les outils d'une nouvelle mise en relation des équipements métropolitains dispersés (Wiel, 2002, p. 92). Nous rejoignons l'analyse de Marc Wiel (2002, p. 93), qui voit cette transformation du rôle des transports collectifs comme une opportunité pour l'aménagement du territoire. Ceux-ci ne chercheront plus la couverture spatiale exhaustive du territoire, aux dépens d'un niveau de service médiocre. Si la couverture sera désormais partielle, l'on atteindra en contrepartie un niveau de service beaucoup plus élevé.

Ce changement sera rendu possible par le développement de l'intermodalité et par la promotion des transports à la demande et des transports partagés, qui assureront, en complémentarité avec les transports publics, la desserte des zones de moindre densité. Cela suppose donc de mieux organiser les ruptures de charge et les correspondances, pour ce qui relève de la politique de la carotte, et de renforcer une politique plus contraignante du stationnement non résidentiel, y compris dans les quartiers périphériques, pour ce qui est de la politique du bâton. Tant Genève que Bilbao, comme nous le verrons au mouvement IV, ont commencé à déployer ces deux types de politiques simultanément, avec succès. Cela implique de coordonner les localisations nouvelles en matière d'habitat, d'équipements ou d'emploi avec l'architecture des réseaux de déplacements urbains et régionaux. Les possibilités d'interconnexions deviendront alors autant d'opportunités d'aménagement, à condition de garantir la maîtrise des sols.

⁵⁵ Pour une liste mise à jour, visiter le site « Removing freeways, restoring cities ».
<http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>

⁵⁶ En France, nous pouvons citer Paris, Grenoble, Strasbourg et Nantes parmi les agglomérations pionnières en la matière. En Suisse, Zurich, Berne et Genève ont radicalement transformé la plupart de leurs pénétrantes au fur et à mesure de l'avancée de leurs projets de tramway et/ou de RER. Ailleurs, Copenhague et Bilbao montrent aussi d'excellents exemples de requalification liés à l'amélioration des infrastructures de transports publics.

LA VITESSE CONTEXTUELLE COMME NOUVELLE MESURE DE L'ACCESSIBILITE

Nous venons de montrer, avec l'exemple de Séoul, que lorsqu'une ville empoigne avec détermination une nouvelle politique d'aménagement urbain qui opère un renversement de valeurs entre vitesse et urbanité, les résultats peuvent encourager de manière spectaculaire la marche urbaine.

Nous allons maintenant décrire les conditions de possibilité permettant d'envisager l'accessibilité non plus sous le prisme du paradigme « toujours plus de vitesse » mais plutôt du paradigme « toujours plus d'urbanité ».

Pour Jacques Lévy, la vitesse ne peut être définie qu'en termes relatifs, d'une relation entre une durée de parcours et l'accessibilité à de réalités déterminées. Cela conduit à remettre en question les vitesses nominales, exprimées en km/h, et à établir des mesures qui tiennent mieux compte d'aspects plus complexes de l'accessibilité. Jacques Lévy distingue dès lors la *vélocité*, correspondant aux vitesses des véhicules exprimées en unités conventionnelles, de la *vitesse contextuelle*, qui prend en compte la capacité d'atteindre, dans un temps donné, une quantité donnée de réalités sociales. Dans cette perspective, plutôt que d'avoir recours à une mesure de la vitesse sur un espace linéaire, il est souvent plus réaliste de raisonner en termes de cercles d'accessibilité à partir d'un point. Nous illustrerons ce type de mesure plus loin dans le chapitre dédié à la signalétique intuitive avec l'exemple du projet *Legible London*.

Pour Jacques Lévy, la marche peut dès lors être considérée « comme un moyen de transport parmi d'autres, tout à fait comparable à d'autres par sa capacité à relier un grand nombre de réalités sociales spatialement disjointes » (Lévy 2008; Lavadinho et Lévy, 2010). Dans des contextes urbains à la fois denses, mixtes et compacts, la marche se révèle même le meilleur choix mobilitaire en termes d'accessibilité aux multiples opportunités que la ville peut offrir, puisque ce mode offre une parfaite « adhérence » au territoire. C'est pour Lévy l'un des moyens de transport les plus fiables par la prévision du temps de parcours. Lorsqu'il peut utiliser la voirie primaire, ce mode dispose d'une excellente couverture qui se révèle encore meilleure que la voiture puisque le « véhicule », notre corps, est immédiatement accessible. L'avantage incontestable de la marche et des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) est que l'on reste en coprésence : la coprésence (ce que vous avez à côté de vous et qui n'exige pas que vous vous déplaçiez) et la quantité de réalités accessibles (ce à quoi vous pouvez accéder en vous déplaçant) priment donc sur la vitesse du déplacement.

En vitesse contextuelle, les métriques publiques – qui sont, au sens large, les métriques pédestres – sont ainsi globalement les plus rapides (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710). Car la vitesse observable au sein d'une ville donnée dépend largement de ses modes de gestion de la distance : ses métriques dominantes le sont uniquement dans la mesure où la ville elle-même a été fabriquée pour leur convenir. Ainsi pour Jacques Lévy « l'automobile n'est rapide que dans la ville automobile, étalée et fragmentée,

avec ses immenses surfaces de voirie ainsi que, le plus souvent, ses espaces résidentiels étalés et sa fragmentation démographique et fonctionnelle. Inversement, la mobilité pédestre est rapide dans la ville dense et diverse. En vitesse contextuelle, la ville la plus rapide est, de loin, la ville pédestre » (Lévy 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Jacques Lévy démontre encore que la ville automobile la plus performante ne peut pas être aussi rapide qu'une ville conçue pour les métriques pédestres, par le fait que la métrique du transport privé consomme une surface toujours plus grande qui, ajoutée aux autres composantes de l'étalement (Cattin, 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 2010), accroît fortement les distances à parcourir sans pouvoir pour autant augmenter les vitesses à l'infini. La ville pédestre, quant à elle, est pour Jacques Lévy la ville rapide par excellence : « économe en étendue, elle peut supporter des densités de plusieurs dizaines de milliers d'habitants au kilomètre-carré et des masses de plusieurs dizaines de millions de personnes sans atteindre un niveau de viscosité dirimant. Au contraire, on a là des systèmes à rendement croissant : plus la masse et la densité augmentent, plus les transports publics sont rentables, ce qui permet d'augmenter leur efficacité dans l'ensemble de l'aire desservie. Dans ce cercle vertueux, ce sont les « fondamentaux » de l'urbanité, densité et diversité, qui, au bout du compte, fondent la vitesse effective de la ville pédestre » (Lévy, 2008).

Un lien avéré entre la forme urbaine et le choix du mode de déplacement

Le graphique ci-après illustre, à l'aide de données grenobloises, un principe plus général qui lie la forme urbaine au choix du mode de déplacement. Nous voyons ainsi que métriques de déplacement et morphologie urbaine vont de pair (Flitti et Piombini, 2003). Si l'on change de métriques de déplacement, l'on change finalement aussi de ville, et vice-versa. C'est ce qui explique, aux yeux de Jacques Lévy, que l'on ne peut correctement évaluer les performances des métriques pédestres dans un espace urbain étalé et fragmenté, de même que, inversement, l'automobile perd son efficacité dans une ville compacte. Les options mobilitaires mises en avant par une société donnée impliquent dans un même mouvement d'« inventer la ville qui va avec ». Les choix de mobilité sont dès lors pour cet auteur indissociables des choix urbanistiques. Ces choix n'impliquent pas seulement des options techniques mais aussi des choix de vie quotidienne, de modes de vie et, finalement, des orientations politiques. « Il existe une relation fondatrice entre modèles de mobilité et modèles d'urbanité, car c'est dans la mobilité que se joue, pour une grande part, la possibilité d'une densité et d'une diversité élevées et la place des espaces publics » (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

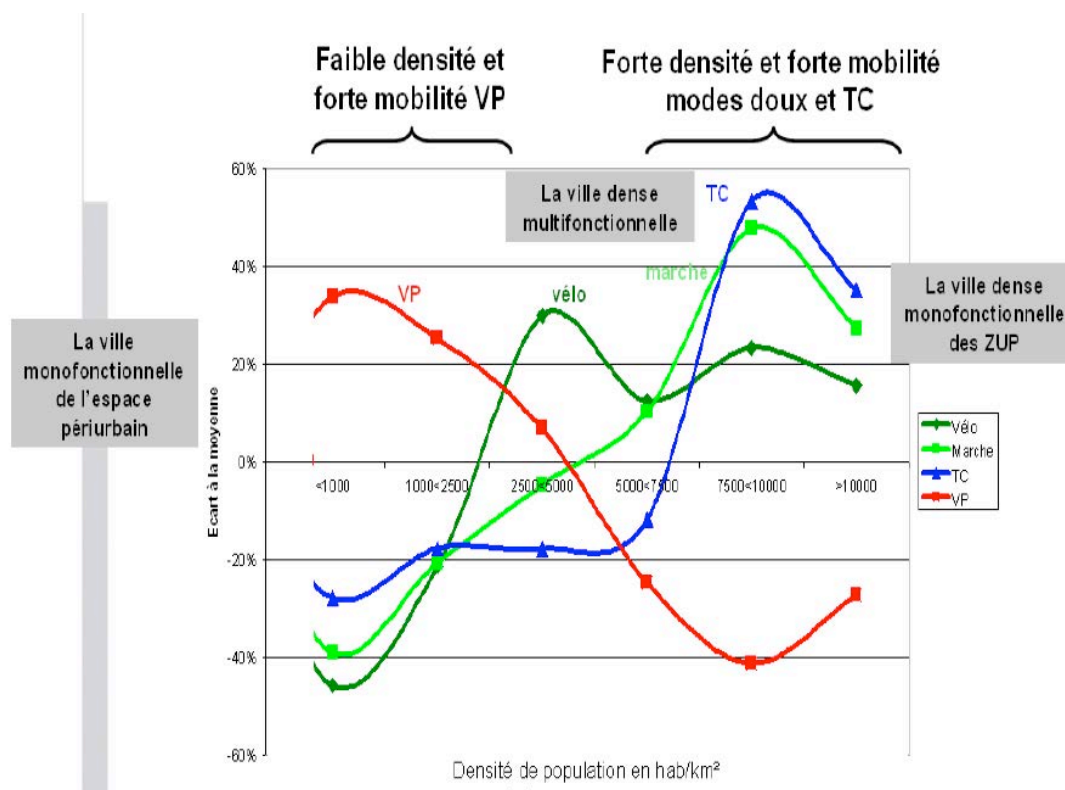


Figure 14 – Ce graphique⁵⁷ représente les écarts de mobilité des habitants par rapport à la moyenne de l'agglomération grenobloise selon la densité de population. Source : Enquête Ménages Déplacements 2002.

L'exemple concret offert par les données grenobloises montre comment le choix du mode de transport varie avec la morphologie urbaine. La densité joue un rôle primordial dans la montée en puissance en termes relatifs des modes actifs et des transports en commun face à la voiture, dont l'usage en termes relatifs diminue fortement au sein de la ville dense et multifonctionnelle. Nous pouvons aussi remarquer que la densité n'est pas le seul critère en jeu. La mixité fonctionnelle joue également un rôle favorable dans l'essor à la fois des modes actifs et des transports en commun, alors que la haute densité, si elle se révèle monofonctionnelle, est au contraire favorable à nouveau à une hausse de l'usage de la voiture. Il faut ici toutefois noter que ce résultat peut également être influencé par une mixité sociale faible : la prédominance des classes populaires, très attachées à la voiture, au sein de ce type d'habitat et son relatif enclavement peuvent jouer un rôle important dans cette préférence à l'égard de la voiture.

⁵⁷ Extrait de la présentation « La charte "urbanisme et transports" de l'agglomération grenobloise et le contrat d'axe de la ligne E de tramway » de Stéphane Gasmérolle - Ingénieur territorial, Responsable des études mobilité et transports (France), Agglomération Grenoble Alpes Métropole (La METRO), Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC), lors de la 8ème Rencontre franco-suisse des urbanistes qui a eu lieu le 8 juillet 2011 à L'Université de Lausanne.

QUALITES DE LA MARCHE, QUALITES DE L'ESPACE : UN DIALOGUE FRUCTUEUX

Dans cette section nous introduirons tout d'abord deux notions idéal-typiques qui ont émergé au fil de nos analyses de terrain : la notion de **marche texturissante** et son pendant, la notion d'**espace palimpseste**. Nous reprenons ici la notion d'idéal-type au sens weberien, à propos de laquelle nous aimerions faire remarquer, avec Hannah Arendt, que « le grand avantage de l'idéal-type, c'est de ne pas être une abstraction personnifiée dotée de quelque sens allégorique, mais plutôt d'avoir été choisi, parmi une foule d'êtres vivants dans le présent ou le passé, pour sa valeur représentative au sein de la réalité » (Arendt, 1996 (éd. orig. angl. 1971)).

Nous commencerons par énumérer les quatre caractéristiques principales propres à la marche et qui la distinguent des autres modes de transport : **rugosité, prises, latéralisation et texturisation**. Ces caractéristiques font de la marche un comportement hybride et complexe qui nécessite, au plan des aménagements urbains, une attention particulière.

En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de cette hybridation et de cette complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Au cœur des stratégies d'aménagement qui contribuent à l'essor de ces espaces palimpsestes, nous avons pu effectivement identifier le soin particulier accordé à trois aspects : **l'équilibre entre transit et séjour, une intégration de temporalités plus étendues et une pondération plus forte de la texture du trajet**, qui compte désormais autant, sinon plus, que sa rapidité.

Nous allons décrire ci-après tout d'abord la marche texturissante et ses caractéristiques, puis l'espace palimpseste et ses qualités. Pour un approfondissement de la déclinaison concrète du concept d'espace palimpseste en milieu urbain, nous renvoyons le lecteur au chapitre dédié aux hubs de vie, que nous illustrons avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne, dans le mouvement IV.

La marche texturissante

Nous avons élaboré le concept de **marche texturissante** en combinant les propriétés du concept de « rugosité » tel qu'il a pu être développé par Jacques Lévy et du concept de « prises » (*affordances*) au sens gibsonien du terme (1977, 1979).

- La **rugosité** d'abord : Lévy (2008) affirme que grâce à ses propriétés de rugosité, la marche est très bien placée comparée à d'autres modes de transport en milieu urbain, ce qui n'est bien entendu pas le cas lorsque l'on caractérise uniquement la marche sous l'angle de vue traditionnel de la vitesse nominale donnée par le couple distance/temps. C'est donc la notion de lenteur qui est ici relativisée, pour embrasser plutôt la notion de reliance (Bolle de Bal, 2000) telle que la prône Georges Amar (2010) et qui se traduit, pour Jacques Lévy, par la capacité de la marche à relier le plus grand nombre de réalités sociales.
- Les **prises**, ensuite : la marche possède un pouvoir texturant en ce qu'elle donne du relief au contexte du marcheur et lui offre en continu des opportunités, des prises sur ce qui l'environne

(Gibson, 1977, 1979). L'attention du marcheur est continuellement sollicitée par ce qui se déroule devant lui et à côté de lui. Ces prises servent de points de repère qui ponctuent le cheminement et guident les pas du marcheur. Lorsqu'il s'agit d'attracteurs, ces prises constituent également des destinations en soi. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette notion dans le chapitre consacré au cabotage urbain.

Nous avons encore attribué à la marche texturisée deux autres propriétés qui nous semblent essentielles pour décrire les stratégies piétonnes : la **latéralisation** et la **discrétisation**.

- La **latéralisation** (*lateral grasping*) (Lavadinho 2009f, 2010^e; Lavadinho et Lévy 2010) différencie fortement la marche des autres modes. Cette notion fait référence à la capacité que possède le marcheur de pouvoir, à tout moment, stopper sa progression pour se consacrer à des activités annexes, telles que acheter un journal, parler avec un connaissance rencontrée par hasard, s'arrêter à une terrasse pour boire un café, etc. Autant d'activités qui se déroulent « à côté » de la marche proprement dite. Ainsi la marche est par essence osmotique (Lavadinho, 2009), en ce qu'elle permet au piéton de rester en permanence perméable et réactif à son environnement. La latéralisation peut même être réalisée tout en marchant, pour autant que les activités latéralisées puissent être effectuées simultanément à l'acte de marcher⁵⁸.
- La **discrétisation** (Lavadinho 2009f, 2010^e; Lavadinho et Lévy 2010) reflète la capacité de la marche à différencier les espaces traversés. Chaque mètre parcouru a son importance, ses caractéristiques propres et peut potentiellement être ressenti comme fort différent du précédent. Des facteurs endogènes à la marche, comme ses rythmes, relativement peu contraints par les règles de circulation, permettent aux usagers de s'approprier différemment les espaces qu'ils parcourent. Des facteurs exogènes, propres à l'environnement construit⁵⁹, comptent aussi parmi les multiples facteurs qui influencent la perception de cet environnement comme plus ou moins marchable.

Nous défendons l'idée que **plus un environnement est « texturisé », plus il est marchable**. Nous pensons qu'avant tout, l'amélioration qualitative d'aménagements visant à faciliter la marche doit chercher à rendre plus visible, plus marquée, cette texturisation que la marche opère déjà naturellement.

Au sein de nos terrains d'étude, nous avons souvent pu observer des aménagements de réseaux piétonniers qui se révèlent propices à cette texturisation. Nous en donnons un bref survol ci-après et

⁵⁸ Cette multi-activité lors des déplacements peut par exemple inclure le fait de tenir une conversation avec autrui ou au téléphone, boire ou encore manger. François Ascher fait remarquer que le sandwich est de ce point de vue une invention décisive. Il note au passage qu'aujourd'hui, les industries de l'agroalimentaire travaillent beaucoup sur les conditionnements qui libèrent une main et qui permettent de manger ou de boire en se déplaçant (Ascher, 2009, p.130).

⁵⁹ Parmi ces facteurs exogènes, nous pouvons citer le revêtement du sol, les façades qui bordent le cheminement, les divers lieux qui s'offrent aux passants avec tous leurs potentiels d'activités, la présence de trafic, d'obstacles, de travaux, l'arborisation, l'éclairage, etc. Ces facteurs ont été bien analysés dans la littérature qui relève les facteurs de l'environnement construit qui influencent la marchabilité (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Hillman, 2001 ; Saelens et al., 2003).

renvoyons le lecteur aux chapitres relatifs à chacun des terrains d'étude au sein du mouvement IV pour une analyse plus détaillée.

A Lausanne, c'est le nom même de la plateforme du Flon qui nous met en piste quant à la capacité de l'environnement construit à valoriser la texturisation de la marche. La plateforme officie en effet comme véritable plaque tournante : entre le haut et le bas de la ville, entre divers types de transports publics (bus, métro, RER), entre divers types d'aides à la marchabilité qui permettent de vaincre les fortes pentes (escaliers, ascenseurs, rampes) et surtout, diverses temporalités qui se superposent (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Marzloff, 2005 ; Verchère-Tortel, 2010) sur des espaces publics qui ont su préserver leur multifonctionnalité.

A Genève, la texturisation de la marche est très valorisée par les aménagements transversaux du secteur de Plainpalais. Ceux-ci offrent une perméabilité très forte lors de la traversée, qui se voit encore facilitée par des rues apaisées. Celles-ci ont par ailleurs gagné en attractivité, puisque la marche peut y déployer une plus forte capacité de latéralisation. Là où auparavant le piéton pressait le pas, il rencontre désormais une multitude d'opportunités propices à des séjours plus prolongés : avec l'ouverture de nouveaux commerces et de nouveaux lieux de restauration, c'est toute l'attractivité économique du secteur qui s'est vue renforcée. De surcroît, les accès aux interfaces multimodales y ont été facilités, ce qui crée un effet d'appel qui se traduit par une augmentation du nombre de visites en provenance d'autres secteurs de l'agglomération. L'ensemble de ces améliorations a permis à ce quartier de retrouver sa vitalité et de rayonner bien au-delà de l'échelle locale.

A Bilbao, la revitalisation du Paseo Uribitarte dans le secteur d'Abandoibarra permet aux marcheurs d'à la fois longer la promenade le long de la Ria, traverser le fleuve Nervión à des endroits stratégiques, s'arrêter chemin faisant pour tirer parti des multiples occasions de latéralisation (cafés et restaurants, terrasses, commerces, etc.), profiter de la perméabilité des liens transversaux pour rejoindre rapidement la ville, ou encore profiter de la présence continue du tramway pour troquer à tout moment la marche contre les transports publics, et vice-versa. Cette grande flexibilité dans les usages est permise par des aménagements extrêmement perméables où tout est fait, non pas pour canaliser le piéton, mais bien pour maximiser sa liberté de mouvement.

L'espace palimpseste

La texturisation que la marche opère sur l'environnement du marcheur pose la question de la nature de cet espace. Nous pensons que l'espace optimal pour la marche est **un espace palimpseste qui s'organise en de multiples couches d'activités qui se superposent et peuvent se dérouler simultanément** (Lavadinho 2004, 2006a, 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010). On peut dès lors se rendre dans un seul et même espace pour une multitude de motifs. Cumuler les fonctions enrichit cet espace d'opportunités croisées qui appellent des publics différenciés. De surcroît, la latéralisation implique que plus les itinéraires où se déploie la marche incorporent d'autres motifs de fréquentation, plus ceux-ci sont investis par les marcheurs.

Les espaces palimpsestes sont des espaces d'autant plus marchables qu'ils peuvent loger très efficacement la multifonctionnalité requise par les pratiques quotidiennes – et pas uniquement celles mobilitaires – de leurs usagers. En effet, plus il existe de raisons de s'y rendre, plus y aller à pied fait sens, en dépit de distances parfois importantes. Idéalement, ces espaces évoluent ainsi vers des espaces hybrides capables de répondre à des attentes liées aux loisirs (Crouch, 1999), qui se transcrivent par une hausse des pratiques de séjour, autant qu'à des besoins plus utilitaires, qui se traduisent par une hausse des pratiques liées au transit. Ces diverses raisons d'être, de faire et de marcher tendent à se renforcer mutuellement. Ce faisant, elles alimentent des rythmes circadiens et hebdomadaires différents et contribuent à un étalement temporel des activités. Ces espaces de mise en scène quotidienne de la marche et des activités qu'elle latéralise gagnent ainsi en intensité au cours du processus de sédimentation qui voit les diverses couches d'activités se superposer.

CONCLUSION : VITESSE CONTEXTUELLE, MARCHÉ TEXTURISANT ET ESPACE PALIMPSESTE, UN TRIO QUI FAVORISE LES PRATIQUES PIÉTONNES

Le changement de paradigme entre vitesse et urbanité est désormais possible, avec l'appui de notions telles que la vitesse contextuelle, qui offre au piéton une autre manière de penser l'accessibilité urbaine, la marche texturisante, qui fournit au piéton une trame à sa propre échelle et l'espace palimpseste, qui permet une démultiplication des usages pour un même lieu.

La notion de vitesse contextuelle apparaît à la fois innovante et logique, en remplaçant une mesure simplement quantitative de la vitesse par le concept beaucoup plus qualitatif de cercle d'accessibilité sociale d'un déplacement ; or, la marche apparaît comme très performante en termes de vitesse contextuelle et par conséquent très adaptée à une réelle urbanité. Le réaménagement du cours de la rivière Cheonggyecheon, à Séoul, nous donne une référence vraiment emblématique du rôle que ce basculement des priorités du paradigme de la vitesse vers celui de l'urbanité peut jouer dans la recomposition de l'offre mobilière au sein d'une grande métropole mondiale. Le rapport de la population de Séoul à la marche se trouve clairement modifié par cet aménagement d'un espace public devenu une véritable colonne vertébrale pour l'agglomération. Cela entraîne une forte modification des relations de sociabilité, dans un contexte urbain pourtant réputé peu propice à cette inversion de valeurs.

Nous avons vu également comment les notions de marche texturisante et d'espace palimpseste peuvent compléter utilement la notion de vitesse contextuelle. La marche texturisante s'appuie sur les notions de rugosité, qui sert à mesurer la reliance du plus grand nombre de réalités sociales, de prises, qui offrent des points de repère ponctuant le trajet du marcheur, et de latéralisation, qui correspond à la possibilité pour le marcheur de pouvoir se consacrer conjointement à d'autres activités qui se déroulent « à côté » de la marche ; enfin, la discrétisation concerne la différenciation que fait le marcheur des espaces traversés et de leurs caractéristiques. L'espace palimpseste est le complément logique de la marche texturisante ; il s'agit d'un espace qui cumule les fonctions et les opportunités, en s'adressant à des publics différenciés. La compatibilité de l'espace palimpseste et de la marche urbaine est évidente, compte tenu justement de ce grand nombre de fonctions qui le caractérisent et qui font sa souplesse et son adaptabilité.

LE CABOTAGE URBAIN

Marcher ainsi engendre peu à peu, dans les rapports humains, dans le regard qu'on porte aux moindres choses et surtout à l'égard du temps, un affranchissement, une disponibilité singulière qu'on ne peut soupçonner sans la vivre soi-même.

Jacques Lacarrière

INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons développer une analyse des stratégies que les marcheurs emploient pour se déplacer en milieu urbain, à la lumière des considérations que nous venons d'énumérer au chapitre précédent concernant les propriétés de latéralisation, de discrétisation et de texturisation de la marche. Les marcheurs préfèrent-ils des cheminements en boucle ou des itinéraires linéaires ? Marchent-ils longtemps ou au contraire peu de temps ? Comment choisissent-ils leurs itinéraires ? Est-ce que la présence d'attracteurs les incite à faire des détours ? Comment s'orientent-ils une fois en chemin ? Voilà quelques unes des questions qui ont émergé au fil de nos observations de terrain et qui ont permis d'orienter notre lecture des récurrences que nous avons pu repérer.

Notre objectif est de mieux comprendre les stratégies piétonnes et de les confronter aux aménagements des espaces publics et des réseaux de cheminements empruntés par les marcheurs, afin d'évaluer leur adéquation aux attentes et aux besoins des marcheurs. C'est en circulant de manière répétée dans la ville, pour les mille et une raisons qu'apporte le quotidien, que les piétons « investissent » certains lieux qui leur sont proposés, en fonction de leur histoire personnelle autant que de leur humeur du jour. Nous décrivons ces lieux comme des lieux « à fort potentiel d'ancrage ». Dans ces lieux, les piétons adoptent ce que nous pourrions décrire comme une prédisposition attitudinale au séjour (*sojourn stance*). C'est une propriété centrale des espaces palimpsestes, que l'on observe autant chez les *souffles* que chez les *attracteurs*. Cette prédisposition au séjour se retrouve en particulier au sein des *hubs de vie*, que nous analyserons en profondeur dans le mouvement IV.

Nos analyses de terrain faites dans le cadre de ce travail de thèse montrent que, du fait de leur potentiel d'appropriation très élevé, les *souffles* et les *attracteurs*, qui sont des lieux à fort potentiel d'ancrage, forment une sorte d'armature sous-tendant la marche en ville. Cette armature structurante s'avère essentielle là où la ville est la plus « ordinaire », là où le monumental et l'unique cèdent le pas au banal et au peu lisible. Les espaces diffus de l'entre-ville (Sieverts, 1999, 2004 (éd. orig. 2001)) sont des espaces en creux, qui ne deviennent saillants qu'à la faveur d'une opération de requalification qui contribue à en

modifier durablement la perception. Comme exemple de ce type d'opération nous analyserons notamment la série de nouveaux espaces publics créés lors de la couverture de la ligne du RER A à Vincennes.

Au fil des exemples développés dans ce chapitre nous pourrions constater que les stratégies des marcheurs sont multiples et complexes, notamment quant à la prise de repères, aux façons de s'orienter et de négocier les obstacles. Nous développerons dans les chapitres suivants les notions de **répérages**, de **signalétique intuitive** et de **lignes de désir**. Ceci nous amènera à mieux rendre compte de la multiplicité de ces stratégies liées au cabotage urbain et de leurs implications en ce qui concerne l'aménagement des réseaux empruntés par les marcheurs urbains.

MARCHER DE PROCHE EN PROCHE AU GRE DES ATTRACTEURS

En milieu urbain, les marcheurs déploient rarement des stratégies de navigation au long cours. Ils procèdent plutôt par cabotage (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Winkin, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Winkin, à paraître) : cela consiste à aller de proche en proche au gré d'*attracteurs* qui s'enchaînent et qui éveillent successivement l'intérêt du marcheur au fur et à mesure de sa progression. Ces attracteurs ponctuent l'espace et constituent des destinations à part entière qui justifient les déplacements (un restaurant, un commerce, un musée, un cinéma, par exemple) et deviennent ainsi autant de prises – des *affordances* selon l'expression introduite par Gibson (1977, 1979) – qui servent au marcheur de point de repère ou de point d'ancrage.

Lorsque les attracteurs se trouvent trop éloignés les uns des autres pour maintenir en éveil l'intérêt du marcheur, ils peuvent être relayés par des *souffles*, qui ne constituent généralement pas une destination en soi, mais déclinent plutôt des micro-instants de suspension favorables au séjour (un banc sur le chemin de la poste, un belvédère avant de joindre la rue commerçante, un parc sur la route du musée, etc.). Ces souffles sont, comme leur nom l'indique, des lieux comportant des échappées visuelles ou des mini-agencements qui permettent au citoyen de respirer quelques instants et de reprendre ses marques. L'agencement spatial du souffle est généralement conçu de manière à offrir des dégagements visuels permettant de profiter du paysage urbain aux alentours (Dutertre, 2007). Ce « pas de côté » offre ainsi un laps de temps consacré au repos, à la pause, tout en permettant au citoyen de rester connecté aux flux de la foule et intégré au mouvement incessant qui rythme les environnements urbains.

Une répartition judicieuse entre souffles et attracteurs sur un itinéraire donné favorise les stratégies de cabotage et encourage ainsi des pratiques plus assidues de la marche en ville. Partitionnant le trajet en segments plus courts et de ce fait plus digestes pour le marcheur, souffles et attracteurs constituent autant de prises qui contribuent à augmenter la propension (*willingness*) à marcher. Souffles et attracteurs contribuent ainsi à augmenter l'acceptabilité de prolonger le temps de marche, puisque ce dernier paraît d'autant moins long que les segments ponctués sont plus courts et que l'offre en activités entre chaque segment de marche est attractive.

LE CABOTAGE URBAIN STRUCTURE LA MARCHÉ EN PÉRIPHÉRIE

Pour illustrer le concept de cabotage urbain et simultanément montrer la pertinence de la transposition de ce principe à la structuration des réseaux piétonniers en périphérie, nous allons prendre trois exemples :

- La première entrée se fera par la **latéralisation**. Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement d'un mail piétonnier qui traverse de part en part la commune de Plan-les-Ouates**. Cette commune est située dans la périphérie Sud de Genève, à la lisière de l'agglomération. Cet exemple fait la part belle à la diversité des usages que les marcheurs peuvent déployer chemin faisant et met en évidence les multiples rythmicités que la latéralisation introduit, à cheval entre transit et séjour.
- La deuxième entrée se fera par la **ludification** (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho et Winkin, à paraître ; Lavadinho, à paraître). Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement de la Coulée Verte de Frederiksberg** qui relie de manière ludique deux stations de métro et deux pôles commerciaux.
- La troisième entrée se fera par la **texturisation** (Lavadinho 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement de la série d'espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes**, qui couture de part et d'autre les centralités de Vincennes, en suivant un principe de répartition du type « collier de perles ». La succession de ces souffles a un effet multiplicateur qui maintient les marcheurs en éveil bien que les distances entre les interfaces multimodales et les attracteurs soient relativement importantes.

Plan-les-Ouates : un mail piétonnier qui renforce la latéralisation

Nous allons tout d’abord décrire le contexte territorial de la commune de la commune de Plan-les-Ouates, à la lumière des récentes évolutions liées au fort développement du territoire de l’agglomération franco-valdo-genevoise. Ensuite nous décrirons les mesures prises par la commune et le Canton de Genève pour améliorer l’accessibilité multimodale et notamment la marchabilité de ce secteur. Cette démarche s’appuie sur le changement de paradigme « vitesse versus urbanité » que nous avons analysé précédemment.

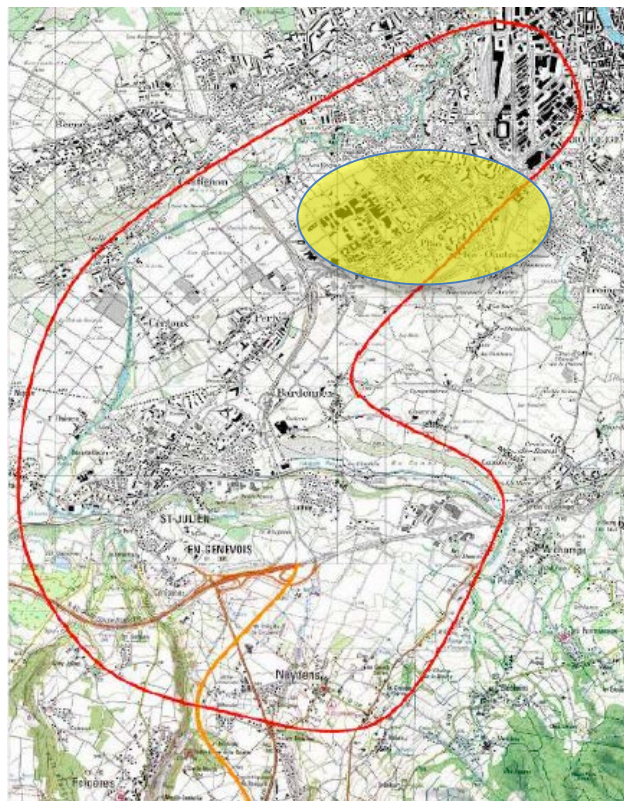


Figure 15 - La Commune de Plan-les-Ouates (ellipse jaune) appartient au couloir de développement PACA St Julien Plaine de l'Aire (en rouge), entre La Praille et Saint Julien-en-Genevois. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

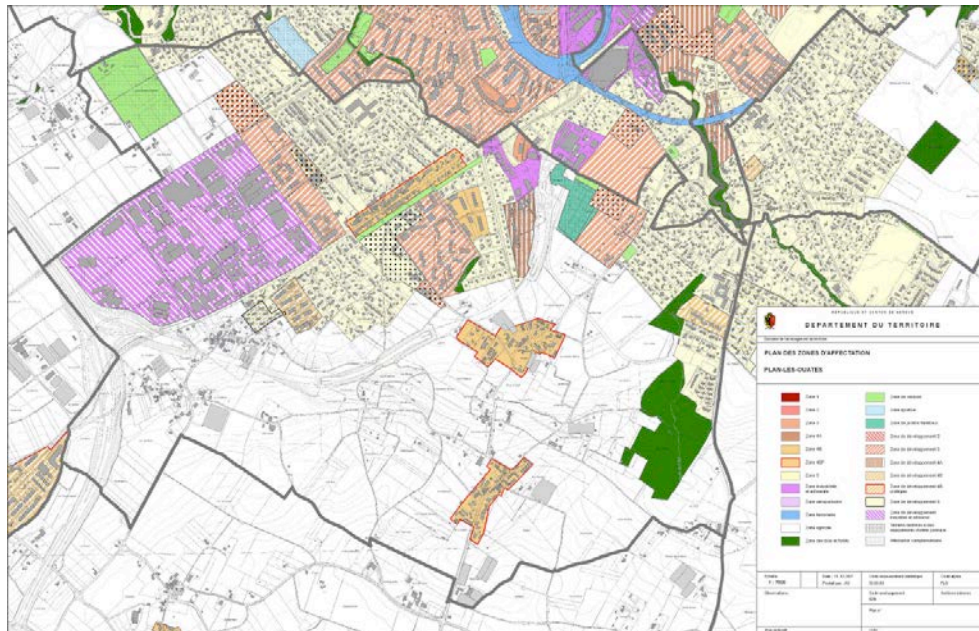


Figure 16 - Plan d'affectation des zones. Source: Commune de Plan-les-Ouates, 2007

Issue d'une tradition agricole, qui se reflète encore largement au niveau du Plan d'affectation des zones illustré ci-dessus, cette commune est aujourd'hui devenue la 12^{ème} ville du canton de Genève avec plus de 10 000 habitants. Elle compte aussi une économie dynamique, abritant plus de 600 entreprises et 9 000 emplois. Cet équilibre habitat-emplois est un fait rare pour une commune périphérique de relativement petite taille. Cependant il n'est pas si étonnant dans le contexte genevois. En effet, le dynamisme de la ville-centre déborde de son territoire exigu pour se propager aux territoires avoisinants et en particulier aux autres villes du canton. Ainsi Carouge, Meyrin, Onex et Lancy sont également des communes fort dynamiques où emplois et habitat sont à parité. La différence entre ces villes nouvelles et Plan-les-Ouates est que ces quatre communes sont situées en première couronne et font partie du tissu aggloméré, alors que la commune de Plan-les-Ouates, plus éloignée du centre-ville et beaucoup plus petite, se trouve encore en phase de transition urbanistique. La commune doit son essor économique pour l'essentiel à la zone industrielle qu'elle abrite en son sein. La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ci-après ZIPLO) est l'une des plus dynamiques du Canton de Genève, abritant des entreprises de pointe comme Siemens, STMicroelectronics, Clarins, L'Oréal, et surtout le secteur horloger, représenté par des marques aussi prestigieuses que Rolex, Patek Philip, Vacheron Constantin ou Piaget. Du fait de son dynamisme et de la forte pression immobilière due à la crise du logement persistante au sein du Canton de Genève, Plan-les-Ouates a connu une croissance exponentielle très rapide au cours des deux dernières décennies, tant en nombre d'habitants qu'en nombre d'emplois.



Figure 17 – Densification et desserte en transports prévues sur le PACA St-Julien - Plaine de l'Aire à l'horizon 2030 par le projet de l'Équipe MBF. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009

La croissance de Plan-les-Ouates doit se poursuivre à un rythme soutenu au cours des vingt prochaines années, avec plusieurs projets de développement importants prévus par le Plan directeur cantonal genevois. Le territoire communal est en effet situé sur un couloir frontalier stratégique mis en évidence par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Ainsi, l'étude du PACA St-Julien - Plaine de l'Aire prévoit que l'axe de développement La Praille - Saint Julien en Genevois devra accueillir environ 14 000 nouveaux emplois et 32 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030. Une partie non négligeable de ceux-ci doit venir s'installer sur le territoire de Plan-les-Ouates.

Certifiée Cité de l'Energie au niveau européen, la commune est consciente des enjeux de durabilité, notamment de ceux liés à la mobilité. Du fait de sa localisation stratégique sur un couloir transfrontalier de première importance, elle a longtemps pâti d'un important trafic de transit jusqu'à l'ouverture en 1997 du tronçon d'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates. La déviation du trafic entre la ville-centre et

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

l'autoroute et la Douane de Bardonnex a ainsi permis l'apaisement de la route de Saint-Julien. Suite à diverses mesures d'accompagnement, celle-ci voit en effet sa charge de trafic fortement diminuer, passant de plus de 25 000 véhicules par jour en 1995 à moins de 10 000 véhicules par jour en 2000 (Source : Comptages OTC, Canton de Genève, Evolution du trafic 1990-2000).

Dans le sillage de cette amélioration conséquente de la qualité de vie pour Plan-les-Ouates, la commune a voulu profiter de l'arrivée du tramway 15 aux Palettes en 2004 et du renforcement du Pôle d'échanges multimodal du Bachet-de-Pesay, tous deux situés en bordure Est de la frontière communale. Ainsi, la commune de Plan-les-Ouates a œuvré afin d'améliorer l'accessibilité piétonne aux transports publics et de rendre plus confortable la desserte à pied des divers attracteurs au sein de la commune.

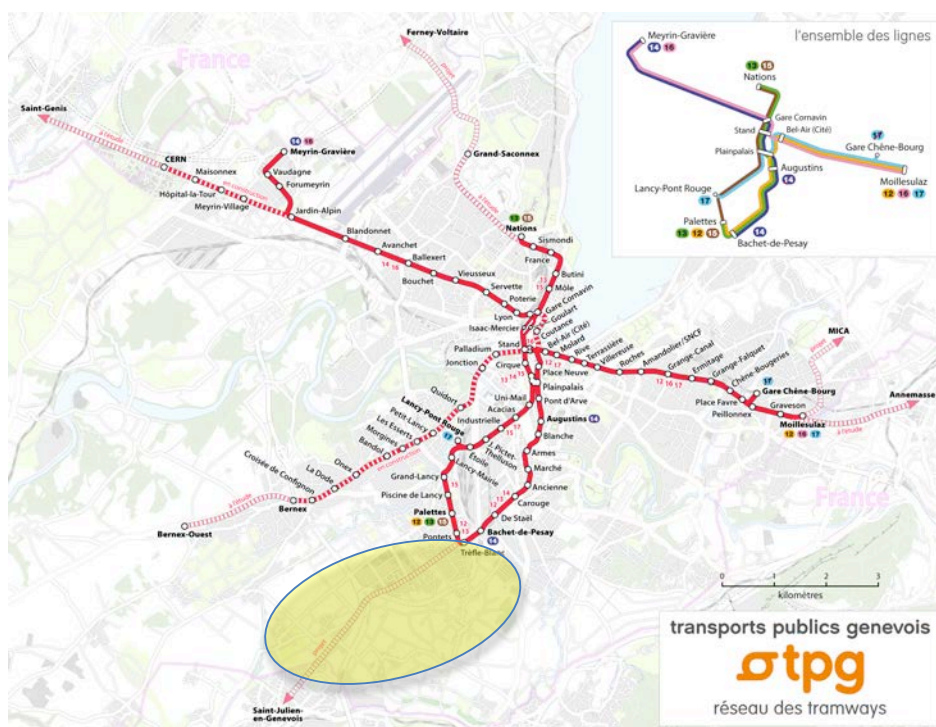


Figure 18 – Positionnement du territoire de la commune de Plan-les-Ouates en périphérie de l'agglomération compacte, par rapport à l'état du réseau de tramways genevois en 2010.

Source : Transports publics genevois.

De surcroît, le renforcement du Pôle d'échanges multimodal du Bachet-de-Pesay, avec notamment la construction prochaine de la gare RER Carouge-Bachet dans le cadre du projet de liaison ferroviaire transfrontalière Carouge-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), offre l'occasion aux autorités cantonales et communales de densifier le secteur stratégique de la Chapelle-Les Sciens, toujours situé en bordure Est du territoire de Plan-les-Ouates. Ce nouveau quartier stratégique pour l'agglomération genevoise accueillera 4 000 habitants et 800 emplois. Les liaisons piétonnières et cyclables, tant en direction de la ville de Genève qu'en direction de Lancy, Carouge et Plan-les-Ouates, seront grandement améliorées lors de ces futurs développements.

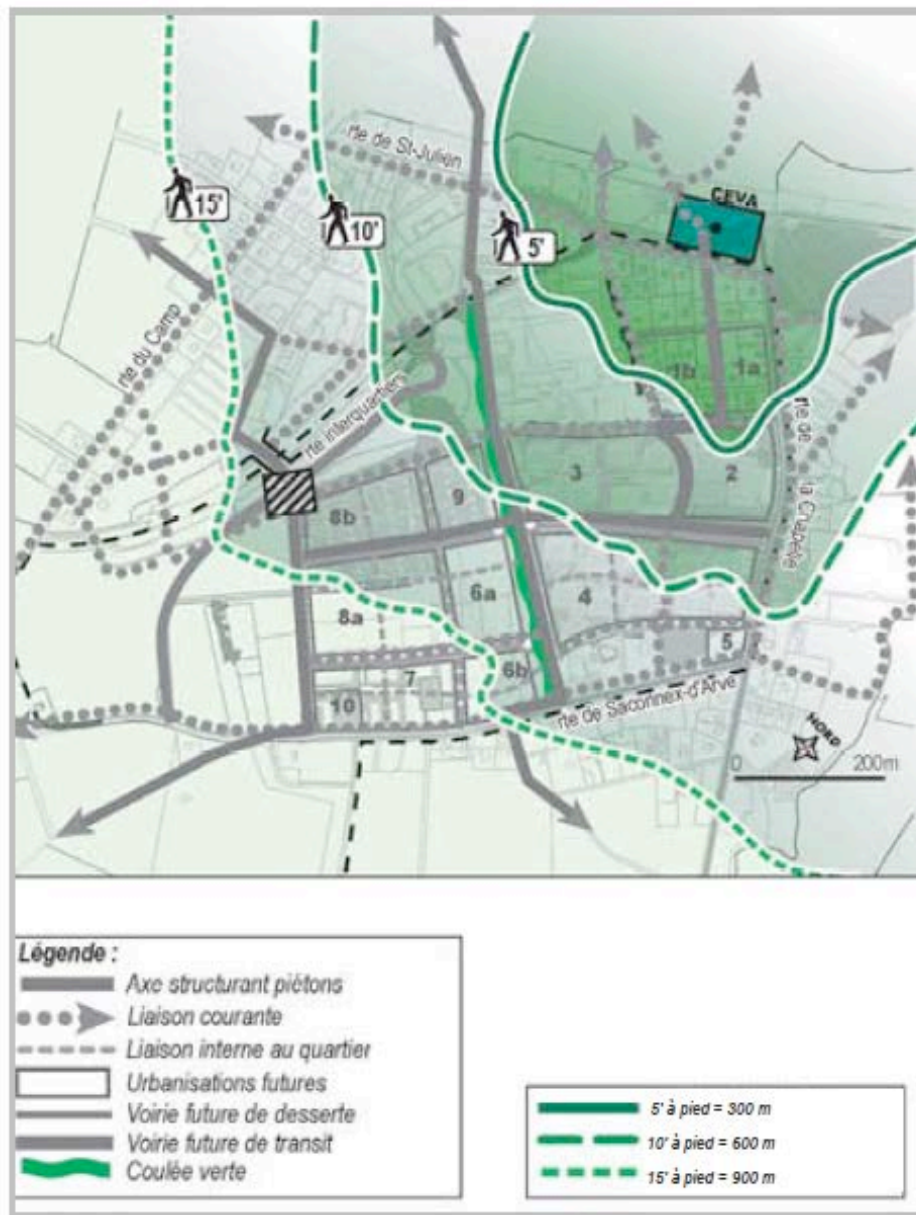


Schéma isochrone piéton depuis la station Carouge-Bachet

Figure 19 – Les distances sont courtes autour de la nouvelle gare Carouge-Bachet. Une stratégie de mobilité qui encourage les modes actifs fait dès lors sens dans tout le secteur.

Source : Canton de Genève, Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, PAC La Chapelle-Les Sciers, Plan directeur de quartier, Rapport final.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Une agrafe urbaine pour relier les quartiers

Dès la mise en service du tramway des Palettes et le début concomitant de la construction du quartier du Vélodrome, les autorités de Plan-les-Ouates ont décidé de prolonger le mail piétonnier qui desservait déjà le centre de la commune en direction de l'est. L'objectif était de rejoindre d'une part, l'arrêt Trèfle blanc et le pôle d'échanges du Bachet de Pesay et, d'autre part, le terminus des Palettes qui est aussi un attracteur commercial important pour le secteur (Migros, Coop, divers commerces et restaurants). La prolongation du mail vers l'ouest et le nord a quant à elle permis un processus de désenclavement (Ehret, 2002) des nouveaux quartiers au nord de la Route de Saint-Julien en reliant le centre commercial, le nouveau quartier du Vélodrome (avec ses écoles et ses crèches) et la zone industrielle (ZIPLO) au centre historique de la commune, où se concentrent toujours les commerces et les services administratifs (poste, banque, mairie, etc.).

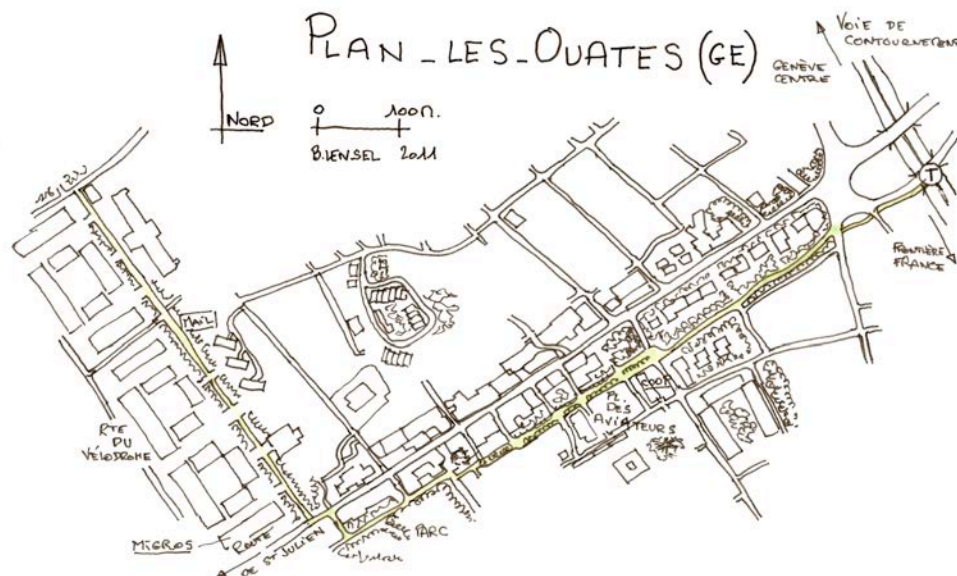


Figure 20 – Le mail piétonnier de Plan-les-Ouates est devenu un véritable trait d'union entre les interfaces de transport donnant accès, via le tramway, au centre-ville, aux attracteurs du quartier historique et aux quartiers d'habitat plus anciens des Aviateurs, ainsi qu'au nouveau quartier du Vélodrome. Il a également permis de renforcer les liaisons pédestres entre les interfaces de transport, le centre commercial et la zone industrielle. Cette dernière abrite des milliers d'emplois à haute valeur ajoutée et constitue une destination importante à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie genevois. Cartographie © Bernard Lensel, 2011.

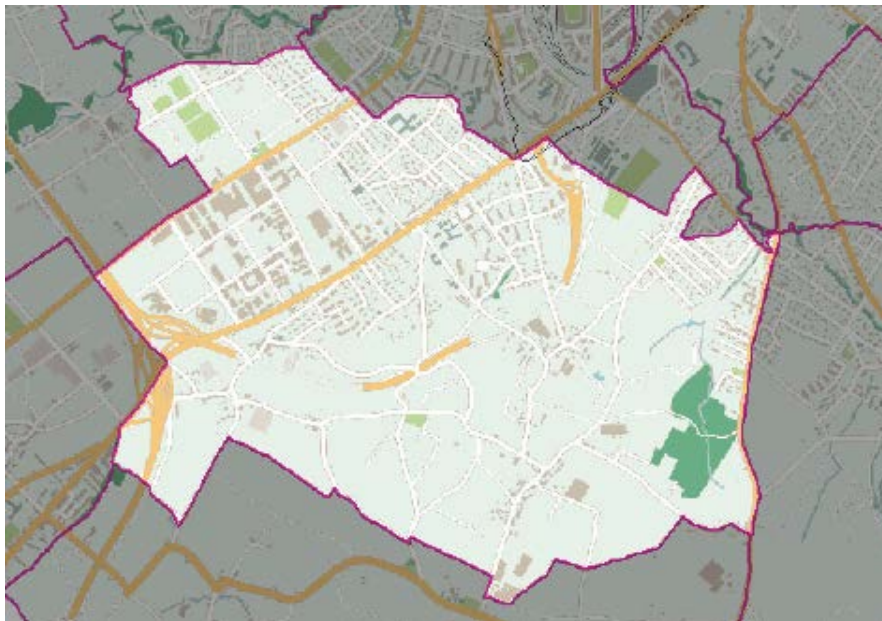


Figure 21 – Le territoire de la Commune de Plan-les-Ouates. Les coupures linéaires introduites par le réseau routier figurent en jaune (du nord au sud : route de Base, route de Saint Julien, Autoroute de contournement de Plan-les-Ouates, partiellement en tranchée couverte). Ces coupures ont marqué le développement territorial du quartier, qui a longtemps souffert d'un clivage entre le nord et le sud. Le mail piétonnier est venu améliorer cette situation, en favorisant les liaisons entre les anciens quartiers et le nouveau quartier du Vélodrome.

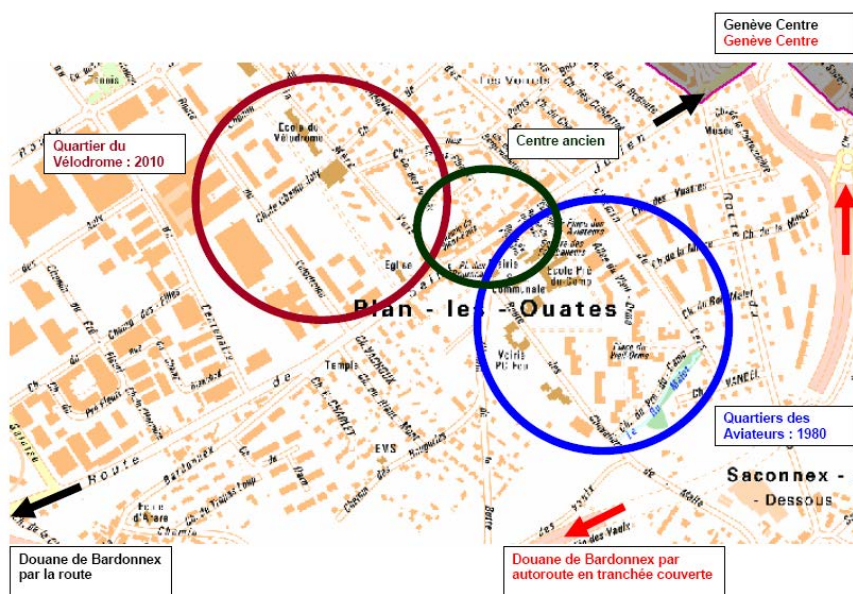


Figure 22 – Cette carte situe le nouveau quartier du Vélodrome (cercle rouge) au nord de la route de Saint Julien, ainsi que le quartier des Aviateurs (cercle bleu), plus ancien, au sud. Le prolongement du mail piétonnier a permis de relier le nouveau quartier aux quartiers d'habitat plus ancien ainsi qu'au centre villageois historique (cercle vert).

Source : Présentation de Bernard Lensel.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Des attracteurs et souffles pour rythmer le parcours

Les attracteurs et souffles qui ponctuent le mail piétonnier de Plan-les-Ouates favorisent les stratégies de cabotage urbain. Le mail est divisé en six secteurs très différents en termes de vocations et d'ambiances urbaines. Les transitions entre ces différents secteurs sont ponctuées de divers attracteurs et autant de souffles. Ces éléments signifiants servent de points de repère aux passants, et peuvent également assumer un rôle de destinations en soi.

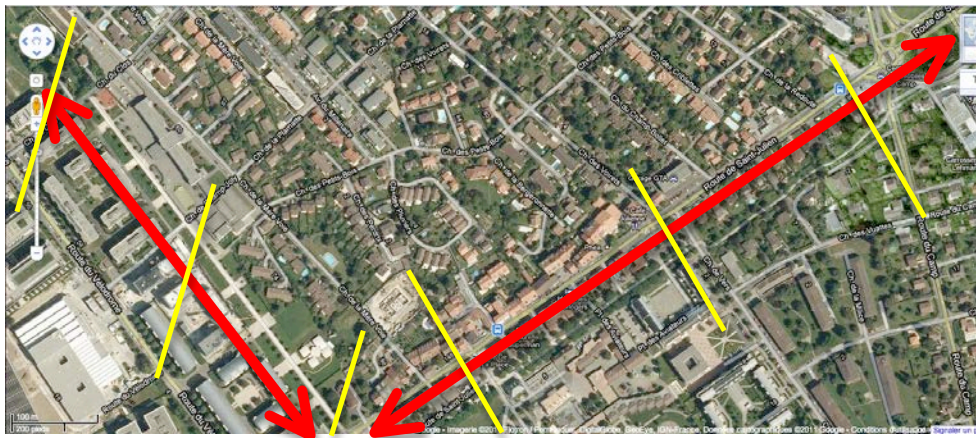


Figure 23 – Le mail piétonnier est composé de deux grands axes en L (en rouge). Chacun de ces grands axes prend environ une dizaine de minutes à parcourir à pied. Ils sont reliés par une traversée stratégique au niveau de la route de Saint Julien. Nous avons segmenté ces axes en six secteurs, en commençant à l'extrémité Est du premier axe, parallèle à la route de Saint-Julien, et en terminant à l'extrémité Nord-Ouest du deuxième, qui lui est perpendiculaire.

Source cartographique : Google maps.

Nous allons analyser chacun de ces six secteurs plus en détail ci-après. Nous releverons en particulier comment s'organisent les circulations piétonnes et comment leurs caractères bien distincts contribuent à augmenter la diversité le long du parcours, augmentant la texture du trajet et permettant au mail de fonctionner comme une agrafe urbaine qui relie les différents quartiers.

Secteur 1 : Trèfle blanc



Figure 24 – Le secteur de Trèfle blanc
Source cartographique : Bing maps.

L'arrêt de tramway Trèfle Blanc (symbolisé sur la carte par un cercle rouge), situé sur l'autoroute de contournement, constitue la porte Est de Plan-les-Ouates pour l'accès aux axes forts de transports publics. En continuant vers l'est, il est possible d'accéder en 5 minutes à pied au Pôle d'échanges du Bachet (symbolisé sur la carte par une flèche rouge). Dans l'autre sens, les piétons qui prennent le chemin de la Cartouchière vers l'ouest arrivent rapidement à la hauteur du rond-point de la route du Camp, qui permet, soit de continuer son chemin sur le mail piétonnier vers Plan-les-Ouates, soit de bifurquer vers le nord pour rejoindre le quartier des Palettes à Lancy, soit encore de se diriger vers le sud pour rejoindre Saconnex d'Arve (ces diverses options sont symbolisées sur la carte par des flèches vertes).

Ce secteur se caractérise par la prédominance d'infrastructures de transport et une ambiance très routière. Les coupures linéaires et le bruit sont fortement ressentis, malgré les écrans de verdure qui entourent le chemin de la Cartouchière et l'isolent visuellement du contournement autoroutier ainsi que de la route de Saint-Julien. Bien que celle-ci ait été requalifiée sur son tronçon Ouest lors de la traversée de la commune, elle reste sur ce tronçon une voie rapide à plusieurs voies, véritable nœud distributeur qui donne accès à l'échangeur autoroutier ainsi qu'aux diverses voies pénétrantes menant vers Carouge, Lancy, La Praille et le centre-ville de Genève.

Secteur 2 : Zone pavillonnaire



Figure 25 – Le secteur pavillonnaire
Source cartographique : Bing maps.

L'entrée sur le mail piétonnier offre le premier vrai répit par rapport à la circulation intense du carrefour du Camp et représente un premier souffle. Le contraste avec le secteur précédent fait de ce secteur un véritable havre de paix, où il est agréable de suivre sans hâte le chemin qui serpente à travers les arbres et les pavillons (symbolisé sur la carte par traits-tillés rouges). De nombreux bancs permettent de s'arrêter pour jouir du paysage et d'une ambiance calme qui fait oublier la route de Saint-Julien pourtant toute proche.

Secteur 3 : Place des Aviateurs

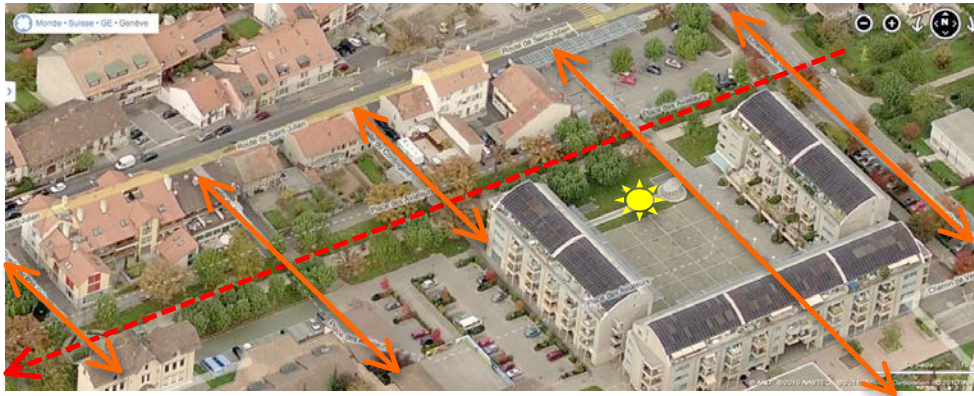


Figure 26 – Place des Aviateurs
Source cartographique : Bing maps.

La Place des Aviateurs est un aménagement relativement récent qui date des années 1980. Il regroupe les principaux commerces et services de la commune : un supermarché COOP, la Poste, une filiale de la Banque Cantonale Genevoise, un kiosque et plusieurs autres commerces et services de proximité. Le mail piétonnier longe la Place et sa fontaine, un attracteur à forte connotation symbolique très prisé des habitants, surtout des enfants qu’y trouvent une source de jeux inépuisable (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune). Le mail se poursuit vers l’ouest en longeant des bâtiments historiques de la commune, l’Hôtel de luxe « Les Horlogers » et plusieurs restaurants, jusqu’à atteindre la Mairie.

L’ambiance animée de ce secteur contraste radicalement avec la précédente. Il y a constamment du monde qui traverse la Place et, de manière plus générale, il y a beaucoup de mouvements transversaux entre la route de Saint-Julien et le mail piétonnier, voire au-delà, car le mail est ici tout à fait perméable et reçoit l’apport de flux des nombreuses jonctions qu’il croise. De nombreux bancs circulaires de taille généreuse permettent aux passants de se reposer à l’ombre des arbres. De nombreuses personnes âgées, mais aussi des mères de famille profitent de cet agrément, tandis que leurs enfants jouent sur le mail ou sur les jeux à proximité, y font du vélo, du patin ou la course.

Secteur 4 : Parc Les Bougeries / La Butte

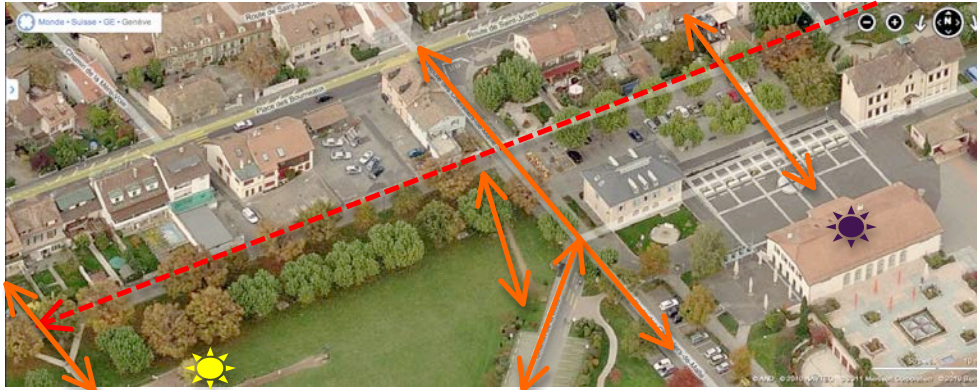


Figure 27 – Parc Les Bougeries / La Butte
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur permet à nouveau de changer de rythme. Ralentir, se poser et se reposer dans le parc, profiter de sa buvette, laisser les enfants jouer sur la place de jeux (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) pendant que les adultes lisent, discutent ou prennent le soleil sur la pelouse ou à l'ombre des arbres : voilà les activités qui priment sur ce secteur l'après-midi après l'école et le week-end. A midi, ce parc est aussi prisé par les employés de la ZIPLO, distante d'une dizaine de minutes. Ceux-ci peuvent mutualiser leurs courses de midi au centre commercial tout proche en prolongeant leur sortie par un pique-nique dans le parc. La Place de la Mairie (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet) est contigüe au parc et l'attractivité de ces deux attracteurs se renforce mutuellement. Nous pouvons encore remarquer les nombreuses lignes de désir qui se traduisent par des cheminements informels traversant le parc Les Bougeries et montant sur la Butte, donnant accès aux quartiers d'habitat qui se trouvent au Sud de ce secteur.

Secteur 5 : Le centre commercial Migros du Vélodrome

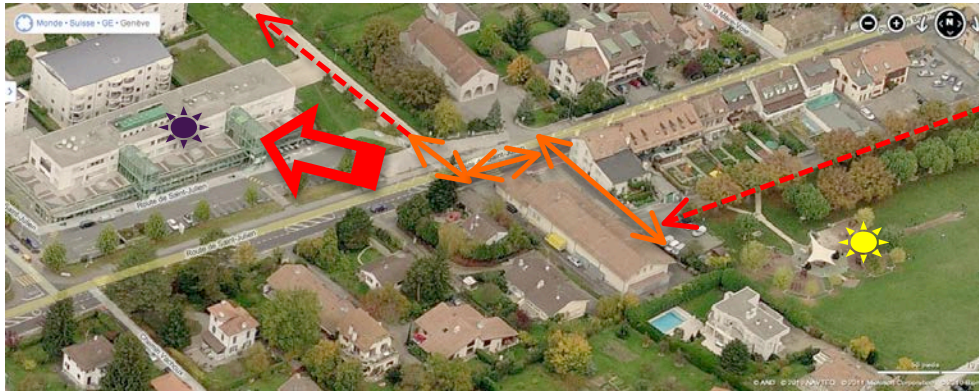


Figure 28 – Le centre commercial Migros du Vélodrome.
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur Est le nœud d’inflexion crucial de l’ensemble du parcours, car il opère l’articulation entre l’ancien tronçon du mail piétonnier et son nouveau tronçon qui relie le quartier du Vélodrome et la zone industrielle (ZIPLO) au reste de la commune. Le Centre commercial est opportunément placé à ce nœud d’inflexion (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet). Il offre ainsi des raisons majeures de se rendre dans ce secteur et d’effectuer la traversée de la route de Saint-Julien. Sa proximité du parc Les Bougeries (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) permet des synergies entre les deux équipements (achats, promenade, pique-nique, jeux), poursuivies, selon les publics, pendant la pause de midi, les après-midis après l’école ou le travail ainsi que les samedis.

Secteur 6 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Sud

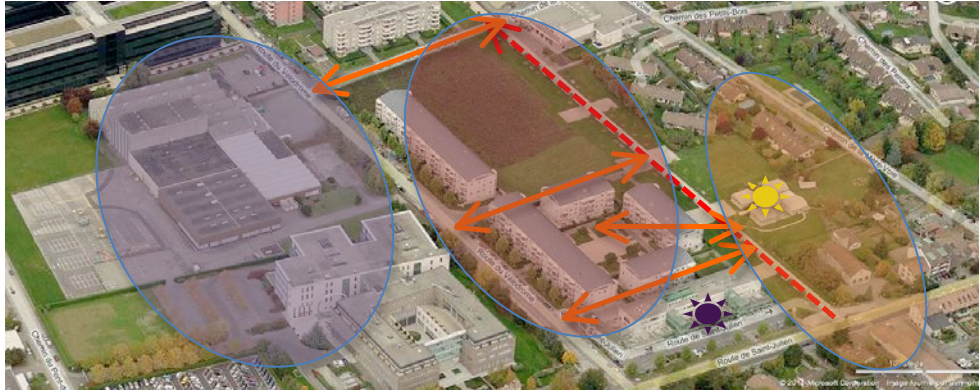


Figure 29 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Sud.
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur comprend trois zones distinctes en termes d'affectations. A l'est, nous trouvons la zone des équipements publics (symbolisée sur la carte par une ellipse orange), dont une crèche (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune). Au centre est implantée la zone vouée à l'habitat proprement dit (symbolisée sur la carte par une ellipse rouge). A l'ouest, nous trouvons la zone industrielle (symbolisée sur la carte par une ellipse violette). Au sud, nous trouvons l'autre grand attracteur du secteur, le Centre commercial qui borde la route de Saint-Julien (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet). Le secteur est caractérisé par une perméabilité bien réelle mais qui reste peu perceptible du fait du caractère semi-privé des lotissements traversés.

Secteur 7 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Nord

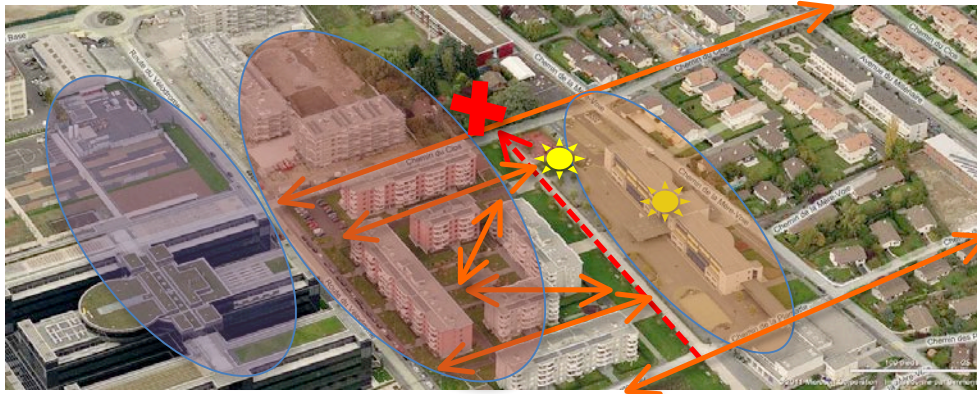


Figure 30 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Nord.
Source cartographique : Bing maps.

Faisant partie de la même opération urbanistique, ce secteur est assez similaire au précédent. Il comprend également trois zones distinctes en termes d'affectations. A l'est se trouve la zone des équipements publics (symbolisée sur la carte par une ellipse orange), dont les écoles enfantine et primaire du Vélodrome (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) ainsi que la place de jeux publique contigüe (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un 2^{ème} soleil jaune). Au centre, se trouve la zone vouée à l'habitat (symbolisée sur la carte par une ellipse rouge). A l'ouest, nous retrouvons la zone industrielle (symbolisée sur la carte par une ellipse violette). Ce secteur, comme le précédent, est caractérisé par une relative perméabilité. Les cheminements permettant la traversée sont néanmoins plus visibles au sein de ce groupe de lotissements qu'au sein du groupe de lotissements sis dans le secteur Sud. Il est encore à noter qu'il existe plusieurs cheminements autorisant la traversée en direction du quartier pavillonnaire situé à l'est, ce qui n'était pas le cas au sein du secteur Sud.

En revanche, nous trouvons regrettable que le mail piétonnier s'arrête abruptement, alors qu'il manque à peine une centaine de mètres pour atteindre la route de Base, l'autre grande route qui traverse la commune au nord, parallèlement à la route de Saint Julien. Cela est d'autant plus regrettable que cette pénétrante verra son importance renforcée avec le développement futur du territoire communal. En effet, la majorité des extensions bâties sont prévues dans ce secteur qui sera, à terme, desservi par un axe fort (tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS)). En complément d'une école secondaire déjà en service, d'importants équipements de sports et de loisirs vont également y voir le jour. La présence de ces équipements justifierait pleinement un plus fort maillage piétonnier qui pourrait se prolonger vers le nord et les vastes zones paysagères préservées (activités agricoles et de loisirs autour de la rivière Aire).

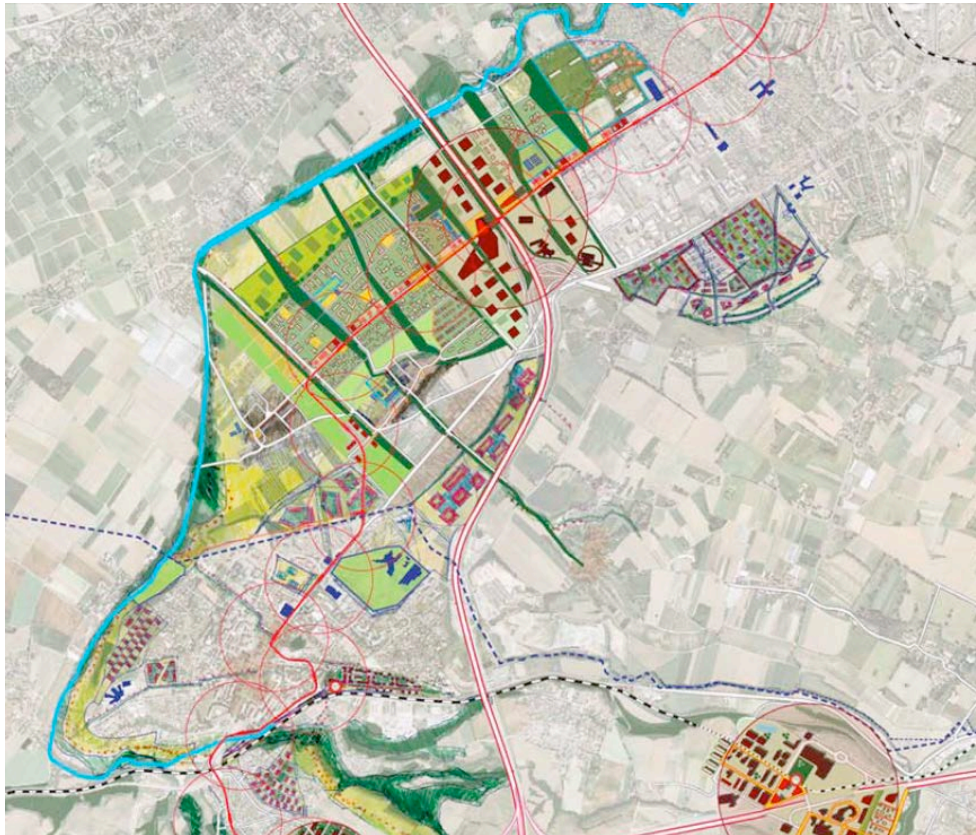


Figure 31 – Vision de l'équipe DeLaMa pour le développement futur du secteur Nord de Plan-les-Ouates à l'horizon 2030. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009.

Conclusion

Comme nous venons de le voir, le site de Plan-les-Ouates offre une grande cohérence en termes d'accès aux logements, aux secteurs d'emplois, aux services et aux commerces, aux loisirs ainsi qu'aux transports ; cette panoplie d'usages est fédérée par l'articulation orthogonale de deux mails aménagés au fur et à mesure du développement de la commune.

La latéralisation joue ici un rôle-clé, avec un rythme homogène d'attracteurs complémentaires et efficaces ; ceux-ci soutiennent de manière continue l'attention du marcheur et l'incitent à poursuivre son trajet avec la découverte de l'ensemble de ses quartiers de vie, et non pas uniquement son quartier d'habitat ou d'emploi.

Le mail assume ici véritablement un rôle d'agrafe urbaine en reliant des secteurs de développement récent ; il accélère ainsi la création de lien entre des quartiers qui auraient pu sinon rester cloisonnés plus longtemps.

Frederiksberg à Copenhague : une coulée verte qui fait la part belle à la ludification

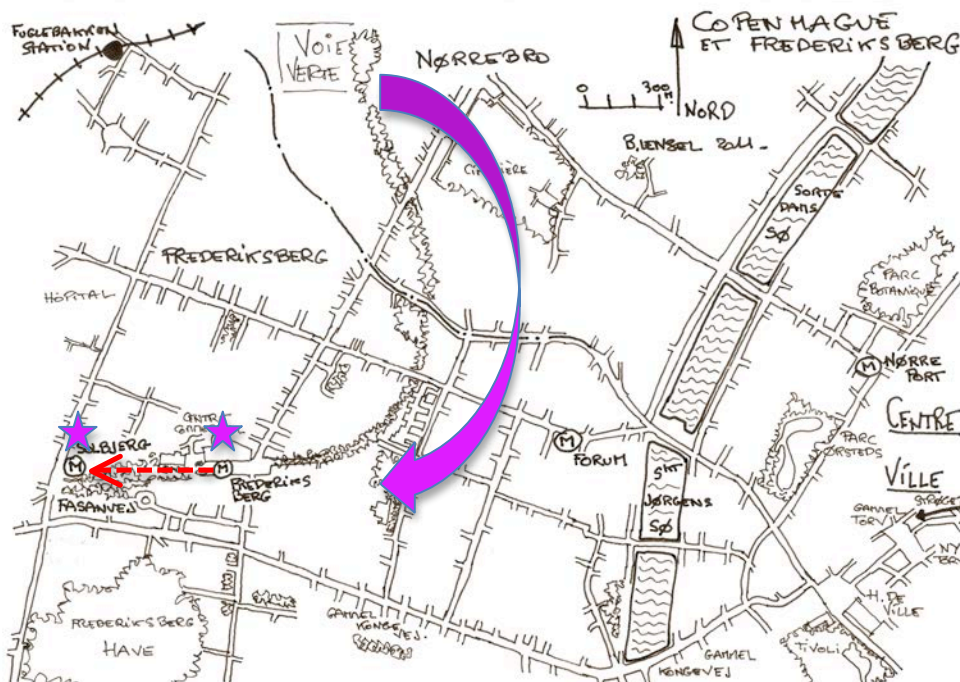


Figure 32 - La voie verte de Copenhague rejoint la ligne de métro sur le territoire de la commune de Frederiksberg, dans la périphérie Ouest de Copenhague. Elle fait le lien (flèche en traits-tillés rouge) entre les deux stations principales qui desservent le territoire communal. Cette superposition multimodale permet des transferts fructueux entre les modes actifs et les transports publics. La voie verte facilite également l'accès à pied et à vélo aux principaux attracteurs de ce secteur périphérique de l'agglomération (représentés sur la carte par des étoiles roses).

Cartographie © Bernard Lensel, 2011.

La commune de Frederiksberg est restée indépendante de celle de Copenhague lors des regroupements communaux du tout début du XX^{ème} siècle. Elle regroupe actuellement 93 000 habitants, à proximité immédiate de la commune-centre de Copenhague qui abrite environ 500 000 habitants, l'agglomération comptant globalement 1,6 millions d'habitants. Frederiksberg est une commune à prédominance bourgeoise qui se maintient à l'écart de la stratégie politique globale de Copenhague (Charbonneau et Pape, 2006). Contrairement à la ville-centre, elle affiche un taux de motorisation important, malgré une desserte en transports publics conséquente, avec plusieurs lignes de bus urbains et surtout un axe fort métro. Une coulée verte a été créée à l'échelle de l'agglomération. Elle offre un bon potentiel multimodal dans le centre de Frederiksberg et se superpose au métro pour relier les principaux attracteurs du secteur.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

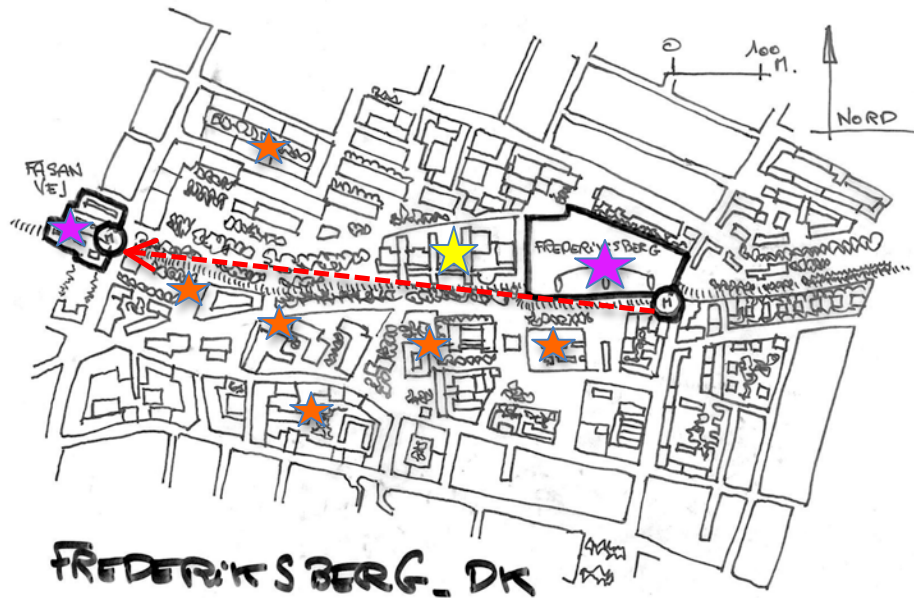
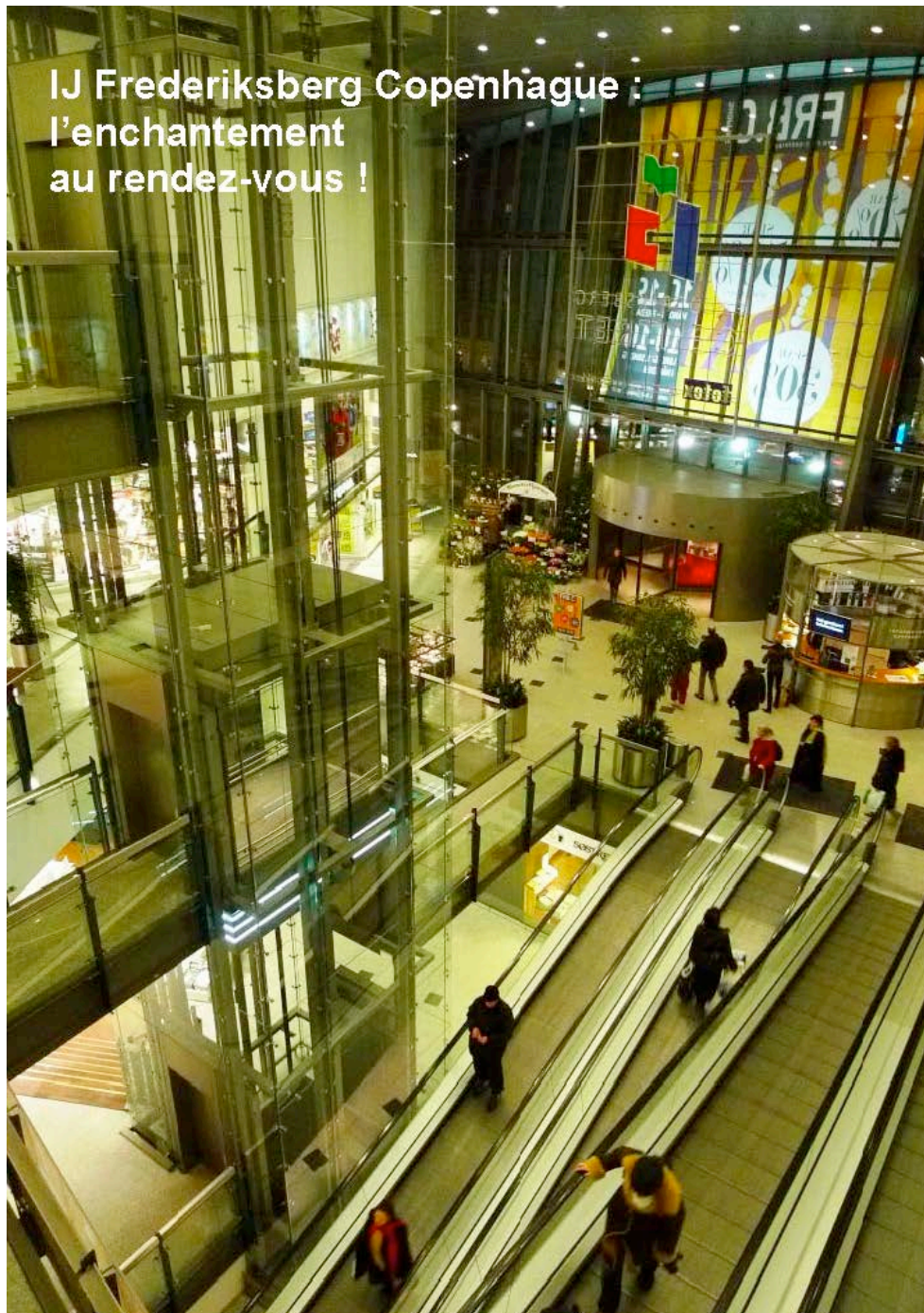


Figure 33 – Zoom sur le tronçon de voie verte qui a connu une opération de ludification.
Cartographie © Bernard Lensele, 2010.

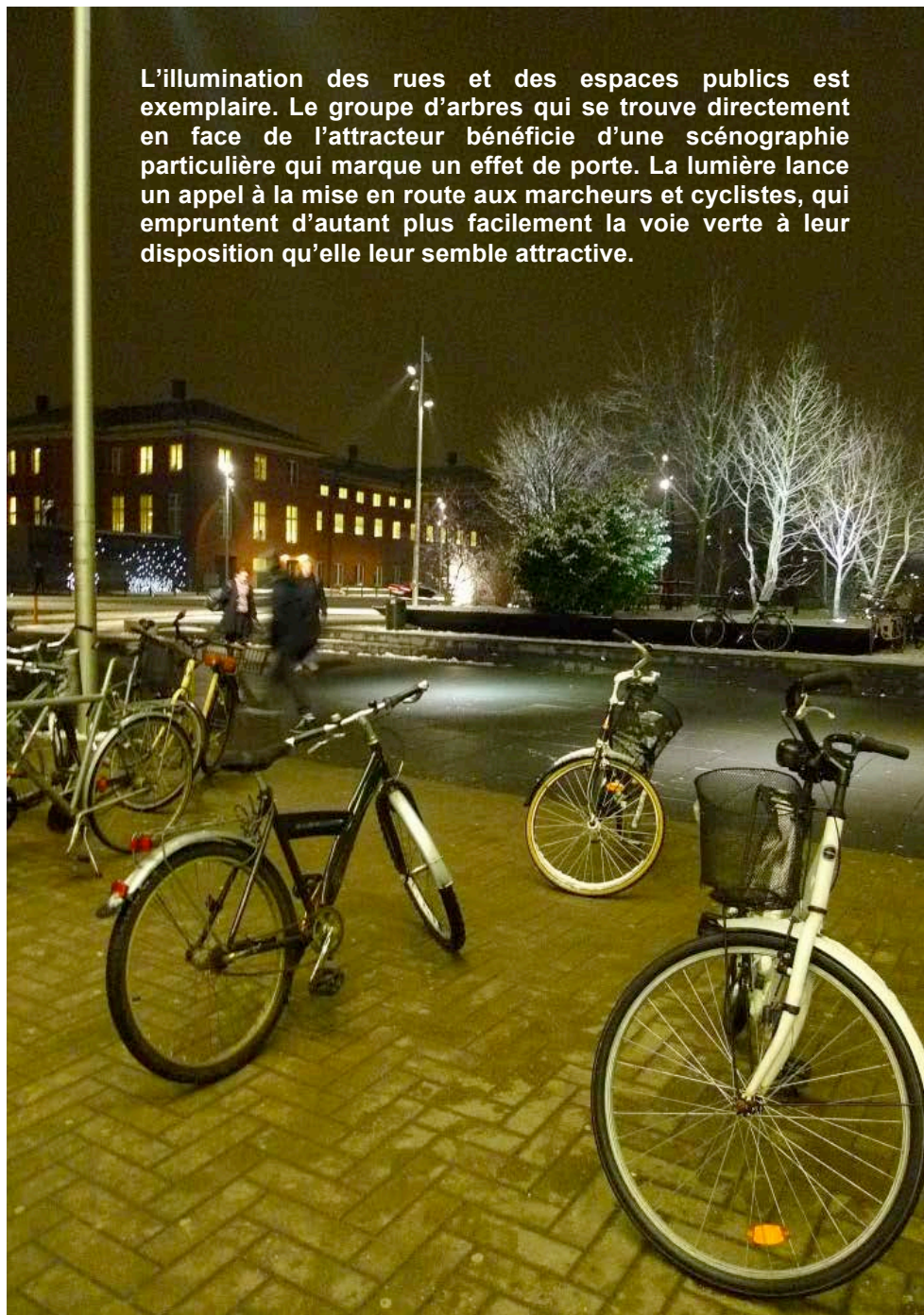
Le tronçon de la Voie verte qui traverse la commune de Frederiksberg relie deux attracteurs majeurs, à savoir : le centre commercial IJ, dont le rayonnement s'étend à l'échelle de l'agglomération, et celui de Fasanvej, d'importance plutôt locale (représentés sur la carte par des étoiles roses). Entre ces deux têtes de pont, le cheminement donne également accès à une école professionnelle (représentée sur la carte par une étoile jaune) et à plusieurs quartiers d'habitation (représentés sur la carte par des étoiles oranges). Les deux stations de métro sont distantes d'environ 600 mètres. Ce tronçon représente ainsi entre 10 et 15 minutes de marche, selon le rythme des marcheurs. Une opération de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) transforme le paysage de cet espace public et incite à s'attarder pour interagir avec les multiples dispositifs sensoriels qui ont été installés le long du chemin à l'intention des marcheurs : bouches d'égout qui émettent des chants d'oiseaux et font écho au bruit des vagues, arbres qui racontent des histoires aux passants, jeux de lumières qui attirent le regard et le pas. Tous ces dispositifs ont mis en œuvre, comme nous l'illustrons au moyens des planches photographiques qui suivent, pour attirer les marcheurs et les engager dans un dialogue avec l'environnement qui se poursuivra, tout en marchant, jusqu'à la prochaine station de métro.



Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

L'illumination des rues et des espaces publics est exemplaire. Le groupe d'arbres qui se trouve directement en face de l'attracteur bénéficie d'une scénographie particulière qui marque un effet de porte. La lumière lance un appel à la mise en route aux marcheurs et cyclistes, qui empruntent d'autant plus facilement la voie verte à leur disposition qu'elle leur semble attractive.



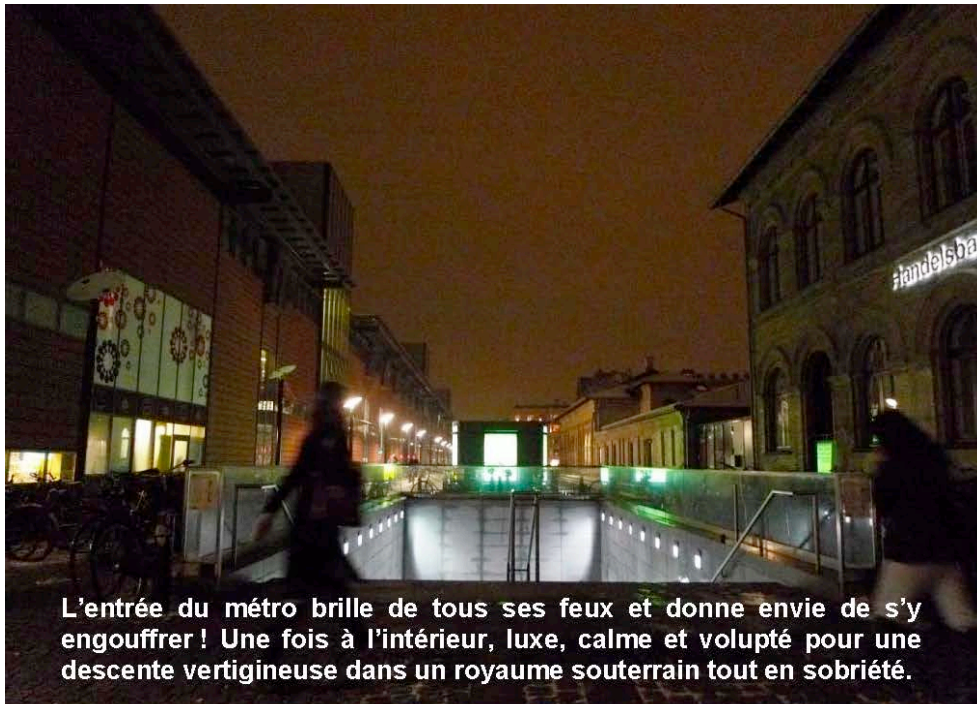


La façade toute en transparence du centre commercial IJ fait la part belle à l'espace public et aux terrasses où des chalands se prélassent, nullement découragés par les températures hivernales. Le nombre élevé de vélos devant l'entrée atteste de l'attrait d'un arrêt shopping sur le parcours de la voie verte.

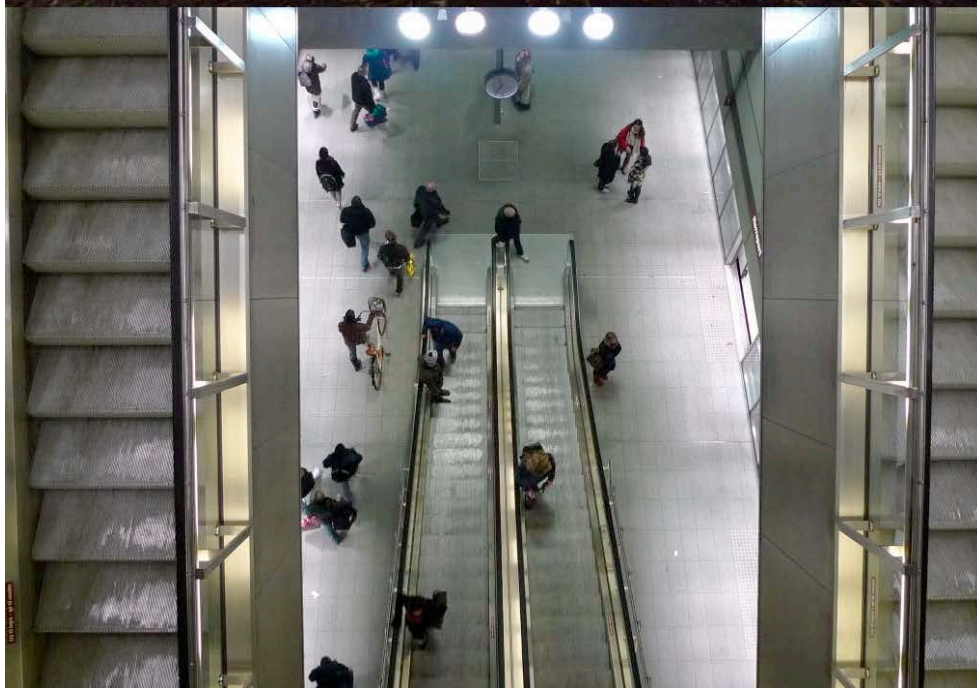


Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



L'entrée du métro brille de tous ses feux et donne envie de s'y engouffrer ! Une fois à l'intérieur, luxe, calme et volupté pour une descente vertigineuse dans un royaume souterrain tout en sobriété.

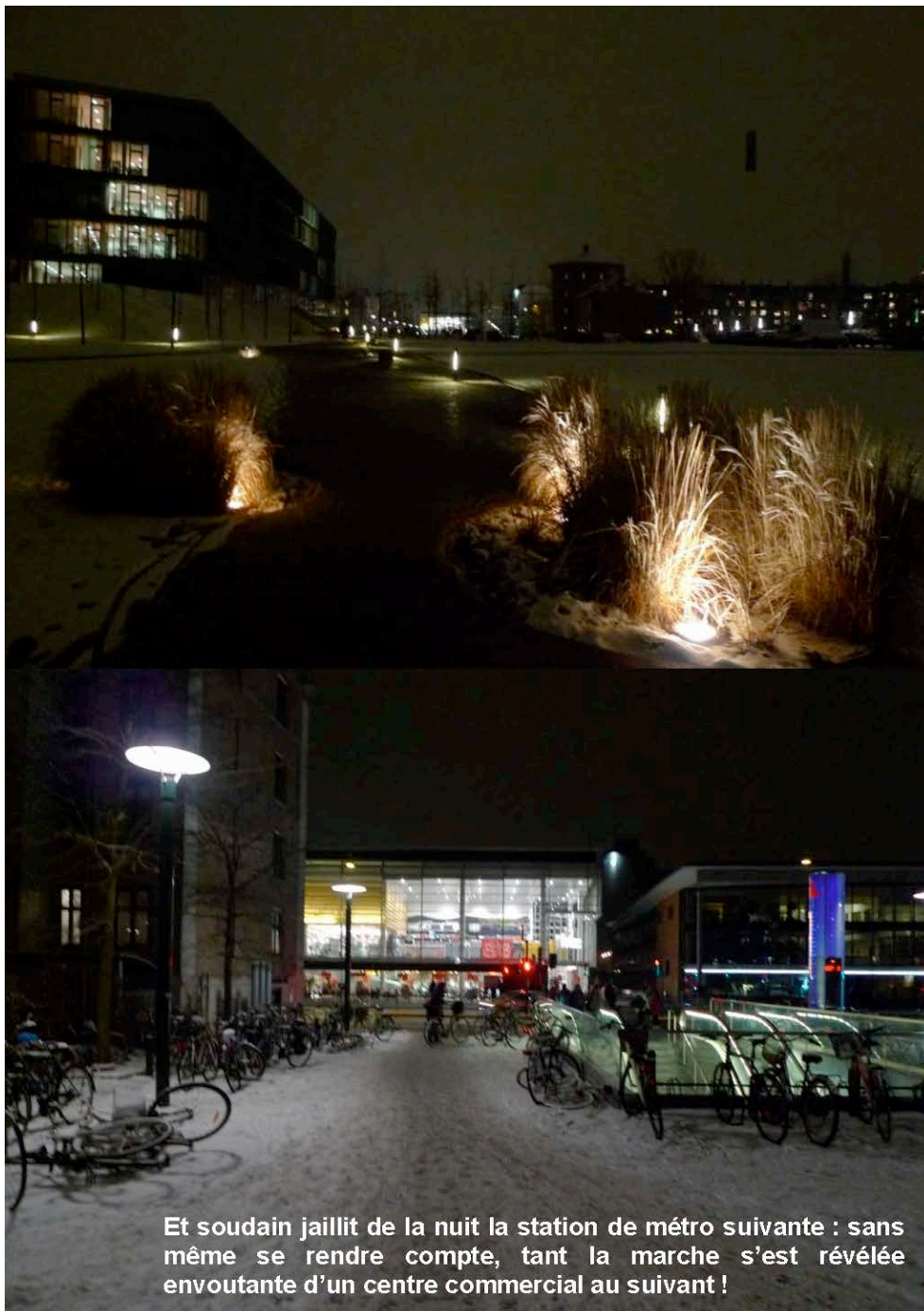


Arbres et lumières se mêlent pour créer des ambiances surréelles qui prêtent à la voie verte la nuit un grain de fantaisie.



Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Conclusion⁶⁰

En s'appuyant sur les stratégies de cabotage déployées par les marcheurs urbains, la commune de Frederiksberg a su se donner les moyens de créer une centralité multifonctionnelle qui rencontre un vif succès. Une implantation mixte (école professionnelle, centres commerciaux, bureaux, logements) voit ainsi son intégration favorisée par un excellent niveau d'accessibilité multimodale vers et depuis toute l'agglomération (métro, voie verte piétons-vélos). A proximité immédiate les unes des autres, ces fonctions complémentaires se renforcent mutuellement en profitant des synergies offertes par un aménagement exemplaire de l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007). Cet aménagement sait en effet les mettre judicieusement en relation tout en offrant une valeur ajoutée à cette centralité tant pour la municipalité que pour l'agglomération dans son ensemble.

Cette « centralité périphérique » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) vient compléter les autres centralités qui maillent l'agglomération de Copenhague de manière clairsemée plutôt que concentrée (Gehl, Gemzøe et al., 2006), contribuant à un rééquilibrage des centralités (Charbonneau et Pape, 2006) en suivant un modèle de ville multipolaire. Le Grand Copenhague (*Storkøbenhavn*) suit en effet comme dispositif de développement territorial le *Fingerplan* (voir l'illustration ci-après), développé depuis les années 1950, qui alterne les secteurs construits et les secteurs naturels protégés (Bouton et Sabaterie, 2009).

Si le Strøget représente la centralité par excellence sous la forme du classique axe commercial principal de centre-ville⁶¹, il faut remarquer que plus récemment un nombre important d'opérations urbaines s'appuyant le plus souvent sur des régénérations de friches industrielles ont fait naître de nouveaux quartiers marchables à Copenhague. En plus de l'exemple de Frederiksberg que nous venons de traiter, nous pouvons citer le secteur de *Vesterbro*, dont la nouvelle centralité, l'attracteur de commerces et loisirs *Fiskertorvet*, fonctionne à la manière d'une agrafe urbaine (Pech, 2009) entre l'interface multimodale et les nouveaux quartiers de l'autre côté du canal. Mentionnons encore les quartiers de *Nørrebro* et *Kristianhavn*, centralités plus récentes mais qui nouent toujours avec le caractère multifonctionnel de la plupart des quartiers copenhaguois. Le quartier de *Østerbro* représente quant à lui l'exception qui confirme cette règle : en effet, il marque moins sa centralité que les autres que nous venons de citer, du fait de son caractère résidentiel et de son accueil de nombreuses ambassades. Il assume plus une fonction de représentation vis-à-vis de l'extérieur qu'un rôle structurant vis-à-vis de la ville elle-même.

⁶⁰ Cette section comporte des extraits remaniés d'une publication antérieure : Lavadinho et Lensel (2010a), « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt* », in *Urbia* n°11, Lausanne.

⁶¹ Notons au passage qu'avec ses places réaménagées *Gammeltorv* et *Nytorv* il s'agit du premier espace piétonnier aménagé en Europe, déjà dans les années 1960, et qu'à ce jour il reste l'axe piétonnier le plus long du continent.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

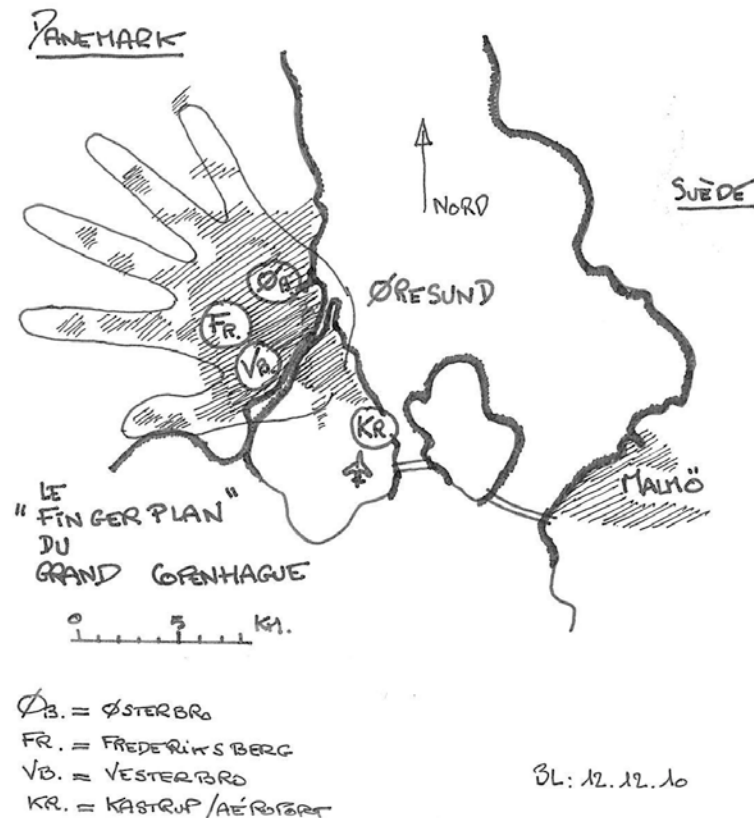


Figure 34 - Le Fingerplan de Copenhague et le positionnement des nouvelles centralités périphériques. Cartographie © Bernard Lensele, 2010. Source : Lavadinho et Lensele (2010a), Importons la notion de Centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt*, in *Urbia* n° 11, Lausanne.

L'exemple de Frederiksberg nous montre qu'en périphérie la centralité ne se décréte pas. Elle émerge cependant lorsqu'il y a un besoin de repères communs pour une population, et que ce besoin est pris en compte dans un traitement des espaces publics et des attracteurs qui renforce la dimension identitaire de la communauté. Ce besoin d'échanges internes, qu'ils soient culturels, humains ou matériels, débouche par sédimentation sur l'affirmation locale d'un nœud d'attractivité qui focalise non seulement les activités, mais aussi les regards. La centralité devient ainsi progressivement visible aux yeux de tous, et assume dès lors une valeur symbolique (Monnet, 2000). Son quotidien partagé devient identité collective (Baumann et Gingrich, 2004) et, lorsque son pouvoir fédérateur réussit à rassembler les forces vives de l'urbanité, elle gagne en substance pour pouvoir asseoir son rôle tant à l'échelle locale qu'au sein de la constellation plus vaste de l'agglomération. Cela passe, comme nous l'avons vu, par une attention soutenue portée à la marchabilité et à la qualité multisensorielle et kinesthésique des parcours piétonniers, qui structurent à la fois la traversée des divers espaces publics et l'accessibilité aux attracteurs qui composent la centralité.

Les « perles » du RER A à Vincennes : des souffles qui donnent envie de marcher

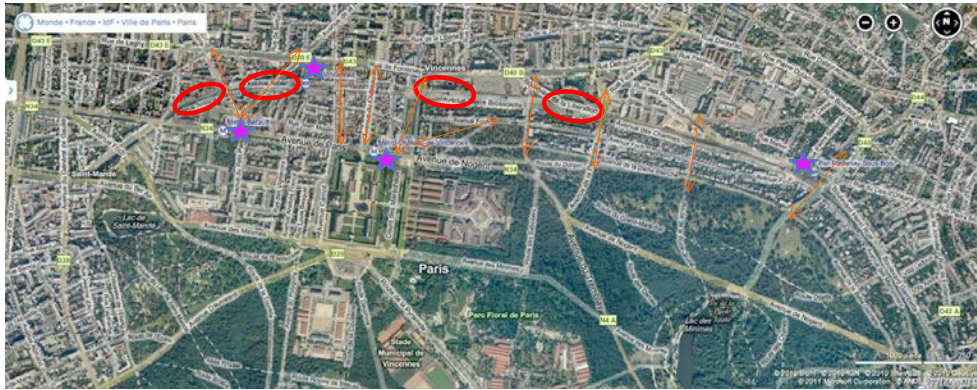


Figure 35 – Le secteur du tracé du RER A qui a fait l’objet d’une requalification sur le territoire de Vincennes. Cartographie © Microsoft, Bing maps.

Dans le cadre de la lutte contre le bruit, le RER A a fait l’objet d’une opération d’assainissement qui a entraîné la couverture partielle de ses voies sur le territoire des communes de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois. Les communes ont profité de cette opportunité pour créer des lieux de vie sur l’espace nouvellement dégagé. Quatre espaces publics se succèdent ainsi désormais sur cet axe fort des transports publics. De ce fait, un nouvel axe fort de la marchabilité est né. Ces ponctuations urbaines rythment le parcours et agrémentent la vie quotidienne des habitants en offrant des lieux dédiés au séjour d’excellente qualité. Ces réalisations, qui ont fait l’objet de solutions architecturales innovantes, suscitent même l’engouement des visiteurs extérieurs aux quartiers révisités par ces aménagements. La qualité de vie au sein de ces communes a été grandement améliorée avec la création de ces nouvelles centralités.

Ces espaces publics fonctionnent comme autant de *souffles* qui rythment les stratégies de cabotage des marcheurs entre les attracteurs que représentent les stations du RER A de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois, ainsi que deux stations de métro de la ligne 1 : Bérault et Château-de-Vincennes (terminus).

Ce n’est donc pas uniquement la continuité horizontale qui est assurée sur ce tronçon requalifié mais également, et peut-être même surtout, les perméabilités verticales qui sont désormais facilitées entre, d’une part, l’axe fort ouest-est du RER longé par de grandes avenues structurantes pour la commune, et, d’autre part, les nombreuses pénétrantes nord-sud qui relient le RER à l’axe du métro et aux attracteurs situés plus au sud.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 36 - Jardin I – La fontaine mappemonde.
Cartographie © Microsoft, Bing maps.



Figure 37 - Jardin II - Le Deck urbain aux brumiseurs sur l'Avenue Aubert. Il est juxtaposé à la Station Vincennes du RER A.
Cartographie © Microsoft, Bing maps.



Figure 38 - Jardin III – Les carrés de couleur sur l'Avenue Gabriel Péri. Ce nouveau jardin est juxtaposé à deux espaces publics majeurs au sein de la commune de Vincennes : la place du Général Leclerc et le Cours Marigny. Ces espaces offrent une liaison piétonne directe vers le Château de Vincennes et la station éponyme du métro 1 plus au Sud.
Cartographie © Microsoft, Bing maps.



Figure 39 - Jardin IV – L'espace bleu sur l'Avenue des Charmes. Ce quatrième et dernier espace public se situe sur à cheval sur la commune de Fontenay-sous-Bois et permet de relier en moins d'un quart d'heure la station éponyme du RER A, située à moins d'1 km de ce dernier parc.
Cartographie © Microsoft, Bing maps.

Avec l'analyse de cette série composée de quatre espaces publics qui ponctuent le tracé du RER A, nous voyons qu'il est possible de favoriser la marche même au sein de tissus de couronne où les stations de RER sont *a priori* trop distantes pour fournir un maillage de desserte optimal. La station Vincennes et la station Fontenay-sous-Bois sont distantes d'environ 3 km. Auparavant, il n'y avait rien d'engageant dans ce parcours du combattant pour relier les deux stations le long d'une voie ferrée à ciel ouvert, très exposé au bruit et aux aménagements piétons peu propices à une marche soutenue (trottoirs étroits et mal entretenus, état de délabrement des infrastructures de protection du rail, etc.). Les paysages urbains y étaient peu valorisés et la monotonie s'installait rapidement.

La stratégie du « collier de perles » a permis de profiter des travaux d'assainissement contre le bruit pour créer quatre espaces publics de grande qualité, dont les aménagements surélevés font office d'autant de belvédères offrant de vues étonnantes sur les quartiers environnants. La succession de ces espaces a le mérite de créer, du fait de leur extrême diversité, des rythmicités alternées beaucoup plus attractives pour les marcheurs.

La texturisation de la marche se voit aussi grandement augmentée sur le nouveau trajet où transit et séjour retrouvent un nouvel équilibre. Avec le renforcement de la marchabilité et de la perméabilité de cette ancienne coupure linéaire devenue une véritable agrafe urbaine (Pech, 2009), la commune s'est offert un axe fort pour les modes actifs, qui rejaillit positivement sur la perception de tout son territoire, devenu à la fois plus marchable et plus convivial.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le rééquilibrage entre transit et séjour favorise l'essor des sociabilités

Des quatre jardins, celui que nous avons nommé le Jardin II – Le Deck urbain aux brumisateurs connaît les plus fortes synergies avec la station Vincennes du RER A, du fait de sa juxtaposition immédiate avec l'entrée de la station. Cette requalification offre un réel équilibre entre les fonctions de transit, auparavant omniprésentes, et la fonction de séjour, qui offre désormais une alternative intéressante et reposante. Ainsi, les sociabilités et le mélange des publics sont favorisés : jeunes, actifs et retraités s'y côtoient désormais à tout moment de la journée. La circulation se fait discrète, passablement apaisée par des aménagements routiers de modération du trafic qui ont accompagné l'émergence du belvédère. Le surélévement du deck offre une vue inédite et surprenante des environs, que l'on ne peut soupçonner lorsque l'on longe les rues environnantes au niveau du sol. La perméabilité entre le deck en surplomb et le niveau rue se fait par de multiples escaliers situés de part et d'autre de l'infrastructure.



Figure 40 – Séquence photographique extraite de l'analyse du Jardin II – Le Deck urbain aux brumisateurs. Cartographie © Microsoft, Bing maps.

Conclusion

Nous l'avons vu, la couverture partielle du RER A à Vincennes dépasse largement son objectif initial de protection au bruit ; elle permet de modifier durablement la perception d'un nouveau morceau de ville qui remplace la coupure d'une tranchée technique dédiée à la voie ferrée.

Cette nouvelle série d'espaces publics qui s'enchaînent spatialement, tel un « collier de perles », texturise efficacement le trajet piéton ; de ce fait, la perception du parcours change et le marcheur se trouve entraîné à poursuivre son périple, malgré la distance inter-stations plus élevée, caractéristique de cette couronne de l'Est parisien. Ces espaces fonctionnent comme autant de marqueurs de centralité qui jalonnent un territoire auparavant peu structuré

Ces espaces réaménagés exercent également un rôle d'agrafes urbaines entre les quartiers desservis par le réseau express régional, entre Vincennes et Fontenay-sous-Bois. Les perméabilités latérales s'en trouvent ainsi renforcées. L'échelle du RER est ainsi utilement complétée par un maillage plus fin, qui s'avère réellement propice à la marche dans un secteur où la structure du réseau viaire manque au départ de clarté et de perméabilité.

CONCLUSION : LE CABOTAGE URBAIN AU CŒUR DES STRATEGIES PIETONNIERES

Le cabotage urbain, comme nous venons de le voir avec les trois analyses de terrain portant sur les cas du mail piétonnier de Plan-les-Ouates, la Voie verte de Frederiksberg à Copenhague et les « perles » du RER A à Vincennes, permet d'assurer une meilleure transition entre les nœuds d'intermodalité – les hubs de vie – et les lieux d'activités – les attracteurs.

Le cabotage urbain est d'autant mieux accepté par les marcheurs que les réseaux de circulation sont conçus en fonction des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2003 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) et organisés en connectant les attracteurs et les souffles au moyen de *grappes rhizomiques* (Lavadinho et Winkin, 2004). Ces grappes offrent des prises à l'action, suscitent l'intérêt, même éphémère, des passants. Elles tissent entre elles des fils conducteurs qui permettent aux marcheurs de s'orienter de manière intuitive entre les interfaces multimodales et les multiples attracteurs où se déroulent les multiples activités qui remplissent l'agenda quotidien des citoyens.

Les observations que nous avons pu faire à plusieurs reprises sur nos terrains d'étude (Lavadinho, 2004, 2006 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) sont corroborées par les résultats d'autres études, notamment des études qualitatives incorporant le suivi GPS des déplacements de chaque personne interrogée sur plusieurs jours ou plusieurs semaines (Flamm 2004, Flamm et al., 2008 ; Doyen et al., 2010). Ces recherches montrent que les automobilistes ont tendance à tisser des toiles qui couvrent tout le territoire, alors que les marcheurs, les cyclistes et les usagers des transports publics ont tendance à concentrer leurs activités autour de grappes qui leur permettent de circonscrire leurs déplacements sur de relativement courtes distances.



Figure 41 – Exemple d'une carte des déplacements regroupant tous les déplacements de la personne interrogée sur six semaines consécutives, sur le territoire de la ville de Lausanne. Les modes de transport sont codés comme suit : jaune=marche ; vélo=vert ; bus=violet ; voiture=brun. Les étoiles roses et jaunes représentent les destinations.

Source : Flamm et al. (2008) Travel behaviour adaptation processes during life course transitions. A methodological and empirical study using a person-based GPS tracking system. COST 355 Final Report.

Nous pouvons constater, d'après les *patterns* de déplacements qui figurent sur la carte, que la personne interrogée effectue des trajets à pied de manière répétée sur un territoire assez étendu, notamment au centre-ville, dans les rues commerçantes ainsi que dans les secteurs à vocation culturelle ou de loisirs du Flon, de Sébeillon, de Sévelin et de la Place du Tunnel. Elle longe également à pied le Bois de Sauvabelin. Le secteur Est de la ville est celui arpenté le plus fréquemment à pied, surtout pour des déplacements domicile-travail (ces deux lieux d'activités sont représentés par des étoiles roses sur la carte, alors que les lieux d'activités secondaires sont représentés par des étoiles jaunes). La portée spatiale de la marche est plus étendue que celle des transports publics, qui restent relativement peu utilisés par cette personne. La voiture est quant à elle utilisée essentiellement pour des déplacements de plus longue distance, en dehors de la ville. Le constat d'une forte multimodalité sur une période prolongée ne signifie pas pour autant que le comportement quotidien est multimodal. Il s'agit plutôt d'une superposition de modes qui peuvent varier selon le jour de la semaine, l'heure et le motif du déplacement.

Ci-après nous illustrons trois stratégies multimodales de trois personnes interrogées à l'aide de cartes qui décrivent la superposition de leurs déplacements durant une période de dix jours.

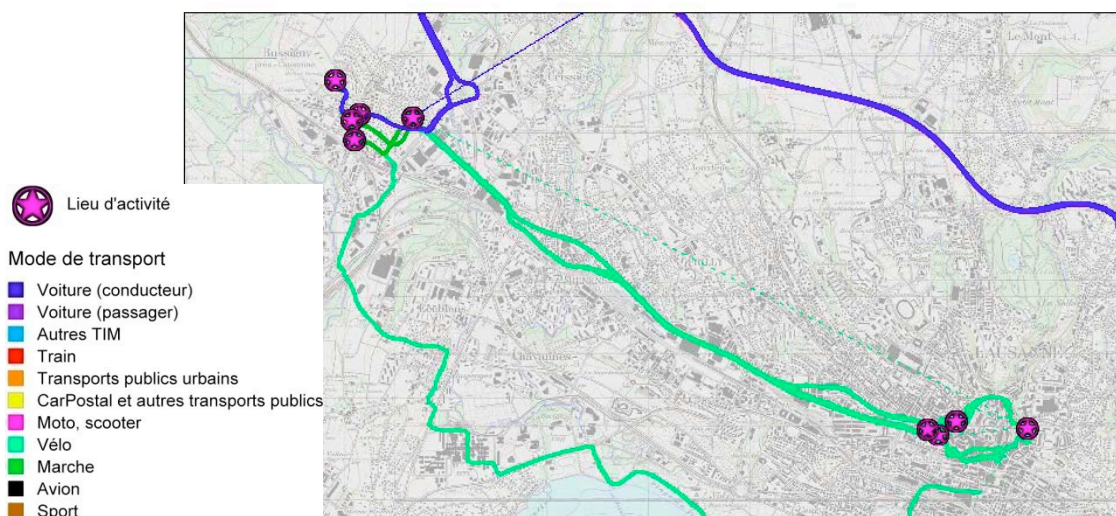


Figure 42 – Carte des déplacements de « Désiré ». Celui-ci a essentiellement effectué des déplacements en vélo entre son domicile à Bussigny-près-Lausanne et son travail dans un gymnase du centre de Lausanne. Durant la semaine, seules quelques activités complémentaires (achats, loisirs) sont effectuées, soit à pied autour du domicile, soit en voiture pour atteindre des destinations plus lointaines.

Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

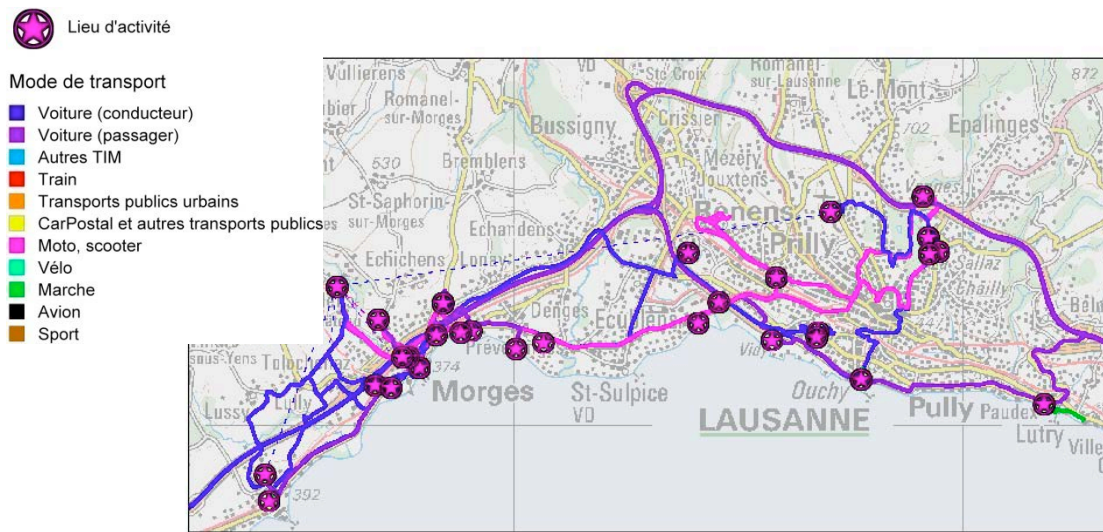


Figure 43 – Carte des déplacements de « Bernard ». Celui-ci effectue des remplacements dans l'enseignement et ne connaît jamais plus de 24h à l'avance son emploi du temps. Pour sillonner tout le territoire de manière aisée, il emploie surtout les modes motorisés (voiture et scooter).

Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

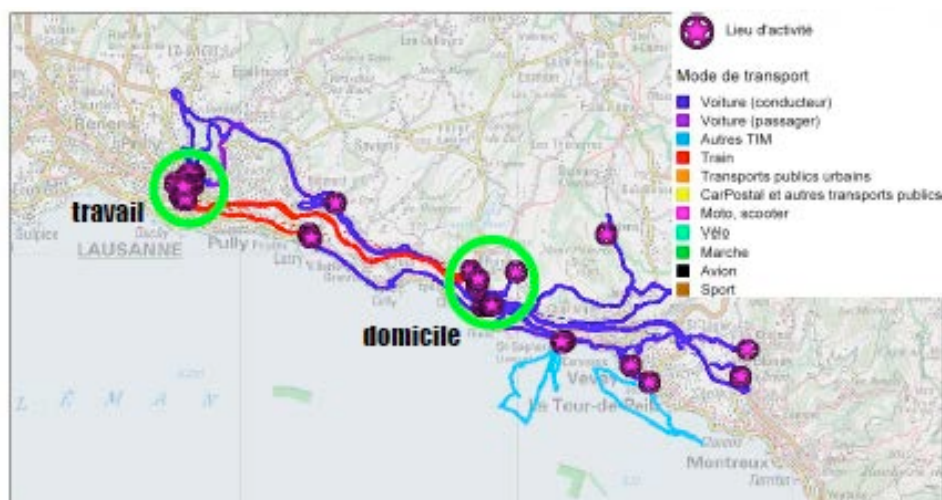


Figure 44 – Carte des déplacements de « Dora ». Celle-ci habite à Chexbres et travaille à Lausanne. Elle utilise les transports publics pour les trajets entre le domicile et le travail et la voiture le soir et le weekend pour ses loisirs. Ses centres d'intérêt et ses amis sont dispersés sur tout le territoire de Lavaux, un territoire plutôt diffus où les pentes sont importantes et où les petits villages pâtissent de fréquences de desserte en transports publics peu attractives.

Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

Les résultats de ces différentes recherches convergent sur une démonstration du fait que la marche urbaine, loin de se dérouler de manière uniquement linéaire, s'organise plutôt en boucle, de manière apparemment « illogique » (d'un point de vue économique), autour du motif répété du *détour*. Cette organisation prend appui sur des connexions de proche en proche qui se déploient en fonction des

stratégies de cabotage urbain que nous avons décrites plus haut dans ce chapitre. Dès lors, les liaisons les plus efficaces à pied n'épousent pas forcément la ligne droite, mais rattachent chaque pôle d'intérêt principal à une constellation de satellites abritant des activités connexes dont l'attractivité varie selon l'agenda de chacun. S'il est utopique de vouloir aménager des itinéraires personnalisés pour chaque citoyen, il est néanmoins nécessaire de réfléchir aux chaînes d'activités que chacun a la liberté d'effectuer sur un parcours donné, selon son histoire et sa subjectivité. Dans cette perspective, il est crucial de renforcer, chez les planificateurs d'itinéraires pédestres et les concepteurs d'espaces publics, l'idée que les piétons fonctionnent de manière optimale non pas lorsqu'ils se déplacent de manière linéaire, mais bien lorsqu'ils ont la possibilité d'effectuer de courts circuits en boucle rayonnant autour des attracteurs ou des interfaces de transport multimodales.

Pour clore ce chapitre, il nous faut souligner aussi que les piétons privilégient la continuité (Hillman, 2001) offerte par la proximité et la connectivité non seulement entre les hauts lieux de la ville, mais aussi entre les lieux ordinaires, ceux-là même qui abritent les multiples activités des individus au sein des quartiers qu'ils fréquentent au quotidien. Ainsi, pour pouvoir aménager des infrastructures facilitant véritablement les mouvements piétonniers, il s'agit, avant tout, de mieux comprendre comment ceux-ci se fondent dans la quotidienneté de la ville et par quels processus d'appropriation les espaces de circulation pédestre peuvent, par une répartition judicieuse des attracteurs et des souffles, ancrer les usages qui vont les investir.

REPERAGES⁶²

Centralité, repère, mémoire : nous avons là la définition même du monument. La nature en tant que centralité, repère et mémoire dans un territoire contemporain, c'est la nature en tant que nouvelle monumentalité urbaine. De minérale et centrale, la monumentalité devient désormais également végétale et périurbaine.

Yves Chalas

INTRODUCTION

L'étude du cabotage urbain que nous venons d'effectuer au chapitre précédent nous amène maintenant à aborder la problématique des repérages qui aident le marcheur à déployer ses stratégies de déplacement. Ces repères sont plus ou moins actifs vis-à-vis du piéton, en ce sens qu'ils interviennent plus ou moins dans son choix d'options et d'itinéraires ; ils lui indiquent les données qui lui permettent de se diriger en ville, puis ils lui confirment ou infirment la pertinence de ses choix.

Les repères que nous allons rencontrer sont de trois natures différentes : tout d'abord nous pouvons identifier les *repères signalétiques* proprement dits et les lieux emblématiques connus de tous que nous appelons *lieux communs* ; ces deux premiers types de repères se retrouvent surtout dans les centres des villes et dans les quartiers les plus fréquentés. Les *repères ordinaires*, quant à eux, sont le plus souvent rencontrés dans les secteurs périphériques et ils correspondent davantage au vécu quotidien des habitants ou des habitués qui fréquentent ces secteurs. En revanche ces repères ne sont pas facilement identifiables par des personnes non-familiales de ces lieux.

⁶² Une version antérieure de ce chapitre a été publiée sous une autre forme dans la Revue Urbanisme n°359 de mars-avril 2008, sous le titre « Chemins de traverse et lignes de désir ».

ORIENTATIONS ET BALISAGES

Le marcheur urbain, qu'il flâne sans but précis ou qu'il se rende d'un pas pressé à sa destination en empruntant le plus court chemin, compose une partition qui lui est propre à partir d'un tissu dense de possibles cheminatoires.

Le degré d'intégration piétonne d'une ville, et partant, la cohésion de son réseau pédestre, varie avec le degré de porosité de ses espaces publics – sont-ils perméables ? – et le degré de connectivité de ses rues – sont-elles facilement accessibles depuis un grand nombre d'autres rues ?

Le réseau pédestre dont nous parlons ici ne se limite de loin pas au réseau routier. Le marcheur urbain investit un tissu stratifié, qu'il peut parcourir de multiples façons : en surface, en profondeur et en hauteur, en ligne droite, en empruntant des chemins de traverse (Lavadinho, 2008a), exposé aux regards le long des avenues et des boulevards ou à l'abri de ces regards, dans des cours intérieures et des parkings souterrains. La ville, sous ses multiples visages, s'offre au marcheur urbain dans toute sa complexité, avec ses enchevêtrements de rues et de places, de parcs et de jardins, d'escaliers et d'ascenseurs, de traboules et de tunnels, de ponts et de passerelles, d'esplanades et de belvédères, de cours d'immeuble et de galeries marchandes, de bouches de métro et de halls de gare. Le dilemme est dès lors présent à chaque tournant. Quel chemin choisir ?

Dans son processus de sélection d'un itinéraire, le marcheur urbain va privilégier certains tronçons au détriment d'autres au moyen de gestes forts qui orientent son mouvement. Ces gestes se déclinent en gradations de la palette de la marche : aller tout droit, tourner à droite ou à gauche, rebrousser chemin, couper à travers, etc. Ce processus d'orientation (Mansgallo et Savelli, 2005) ne s'effectue pas de manière continue, mais plutôt de manière discrète. Ce n'est qu'aux *points d'inflexion* d'un parcours – ceux où il lui est possible effectivement de changer de trajectoire – que le marcheur urbain va réévaluer le choix de sa grammaire cinétique et éventuellement adapter la direction et le sens de son mouvement aux conditions changeantes de l'environnement. Ce sont ce que nous nommons les *repères d'orientation actifs*, dont nous allons spécifier les caractéristiques un peu plus loin. Néanmoins, des *repères de balisage passifs* peuvent également s'avérer utiles chemin faisant, alors même que la trajectoire du marcheur urbain se stabilise pendant un certain temps en suivant un cheminement plus ou moins univoque. Il s'agit alors plutôt de rassurer, de confirmer de proche en proche, par une technique de cabotage, que l'on se trouve « sur le bon chemin ». Les vitrines, les enseignes, les textures du sol, les arbres, le mobilier urbain sont autant d'éléments de cet ordre pouvant ponctuer un parcours et faciliter la navigation à vue.

PRISES ET ANCRAGES

Le marcheur urbain réussit d'autant mieux à prendre des décisions orientant ses choix d'itinéraire que l'environnement lui offre des *repères d'orientation actifs* sur lesquels s'appuyer. Ces repères sont de trois ordres :

- **Un premier groupe de repères** comporte les aspects *signalétiques*. Ceux-ci sont cependant les moins usités par les marcheurs autochtones ou les « habitués » d'un quartier donné. Plans de quartier, plaques de rues et panneaux de direction, y compris ceux destinés aux voitures et aux vélos, sont le plus souvent recherchés par les néophytes qui, à l'instar des touristes, marchent dans une ville pour la première fois, ou encore des autochtones qui ne sont tout simplement pas familiers du quartier qu'ils traversent.
- **Un deuxième groupe de repères** appartient à la catégorie des *lieux communs*, au sens de « partagés par un large nombre de marcheurs ». Bien que demandant plus de compétences de décodage, le degré de familiarité requis pour les incorporer dans la pratique de la marche urbaine reste encore relativement faible. Ce sont ceux qui sont liés aux éléments naturels (par ex. : cours d'eau, montagnes), aux infrastructures de transport (par ex. : gares, interfaces d'échange de transports publics, rails ou voies de tram), aux espaces publics (par ex. : places, avenues, rues piétonnes, parcs), aux monuments (par ex. : églises, fontaines, œuvres d'art), les architectures remarquables (par ex. : bâtiments, ponts) et aux lieux de vie culturelle et sociale de la communauté (par ex. : musées, théâtres, centres commerciaux, restaurants). Kevin Lynch, déjà, avait identifié certains de ces repères dans son ouvrage pionnier *The Image of the City* (1960). Certains lieux cumulent ces divers rôles, les rendant d'autant plus facilement repérables. Ainsi de la Seine, des Champs Elysés, de la tour Montparnasse et de l'Opéra à Paris. De Brooklyn Bridge, de Times Square, de la 5^{ème} Avenue et des cafés du East End à New York. De la Rade, de la Gare Cornavin, des Rues Basses et de la place des Nations à Genève. Nous pourrions procéder ainsi à l'infini : chaque ville à ses lieux connus de tous. Ces lieux servent souvent de lignes de guidage permettant de broser à grands traits la ville telle qu'on le ferait pour esquisser un visage. A peine une dizaine de points remarquables suffisent à composer les grandes lignes de force d'une ville et à en dévoiler les principales orientations.
- **Un troisième groupe de repères**, les repères *ordinaires*, relève du vécu quotidien : la boulangerie qui se trouve juste avant le petit passage à gauche qui débouche sur le parc, le café du coin dont la terrasse marque les prémisses de la traversée du carrefour, la poste devant laquelle il y a un banc qui permet de s'asseoir et de se reposer deux petites minutes, la pharmacie dont l'enseigne lumineuse se voit bien de nuit et permet de jauger immédiatement à quelle hauteur se trouve l'arrêt de bus, le kiosque à journaux qui masque la sortie du métro, la pompe à essence qui double comme dépanneur 24h/24 à la sortie du périphérique, etc. Le plus souvent, les personnes qui arpentent des lieux familiers ont recours à des repères de cette nature, qu'ils connaissent intimement pour les fréquenter quotidiennement. Ces marqueurs, que nous avons

généralement de la difficulté à désigner car ils sont à peine perceptibles, sont autant de repères que nous essaïmons pour mieux les récolter ensuite au gré de nos passages successifs. Ils assurent une continuité à la fois temporelle et spatiale ; ils offrent des rythmes de reconnaissance qui scandent les parcours connus et régulièrement répétés. Ils nomment les points d'inflexion à retenir pour amorcer de manière quasi automatique un changement directionnel ou un changement cinétique chez le marcheur.

Les prises servant à l'orientation dans l'espace ne puisent parfois pas leur ancrage dans l'environnement construit en tant que tel. Elles peuvent être d'ordre virtuel, ou s'appuyer sur des dispositifs embarqués comme la carte, le guide ou le GPS. Le marcheur peut encore choisir, par exemple, de s'orienter en ayant recours aux explications d'un passant, ou à celles offertes par un interlocuteur au bout du fil. Cet usage préférentiel de repérage à distance auprès d'un individu-ressource que l'on estime compétent s'est largement répandu en même temps que le téléphone portable, moyen technique qui permet au marcheur d'y avoir accès.

Bien entendu, la plupart du temps ces interpellations renverront dans un deuxième temps à des repérages fondés sur des éléments d'environnement construit. Le marcheur gagne ainsi du temps et économise des efforts de mise au point de ses connaissances et de ses compétences, en empruntant à autrui les construits cognitifs et le réservoir d'expériences qu'il lui faudrait acquérir pour décoder de manière familière les lieux qu'il parcourt. Ces usages sont d'autant plus répandus que le marcheur se trouve dans un environnement non remarquable ou les autres types de repères sont inexistantes et les repères familiers indéchiffrables. C'est ce qui se passe par exemple lorsque nous nous rendons à dîner chez des amis et essayons de trouver une adresse précise au sein d'un quartier résidentiel qui nous est inconnu.

LIGNES DE DESIR⁶³

Les repérages trouvent un complément avec les *lignes de désir*, qui sont un facteur de liberté constatée du piéton. Ces lignes de désir enregistrent la faculté qu'a le piéton à agir en fonction de son impulsion propre. En effet, l'un des degrés de liberté auquel les marcheurs tiennent le plus, dans leurs mouvances à travers la ville, est l'autonomie qui leur est offerte pour la construction de leurs itinéraires. Concrètement, cela se traduit par justement par le fait de pouvoir suivre en tout temps leurs *lignes de désir* (Lavadinho, 2008a).

Une ligne de désir est la courbure optimale du tracé qu'un piéton laisse dans son sillage, lorsqu'il est totalement libre de son mouvement. On la discerne particulièrement bien lorsqu'on observe des traces de pas sur la neige lors de la traversée d'un parc, d'une place ou de toute autre surface assez importante et non restreinte par les conditions inhérentes aux règles de circulation. En effet, ces contraintes directionnelles ont tendance à brouiller littéralement les pistes car elle « forcent » le passage par des endroits pivots qui canalisent les flux (Chu et al., 2004), comme par exemple les passages sécurisés ou les passages sous-voies.



Figure 45 – Picadilly Gardens Manchester, un espace créé dans les années 1960, était fort négligé jusqu'à sa refonte complète en 2002 par EDAW. En sus des espaces arborés et de l'immense pelouse, l'espace est désormais agrémenté d'une fontaine et un pavillon dessiné par Tadao Ando. Les traversées ont été grandement facilitées sur tout l'espace en suivant les lignes de désir des marcheurs (Lavadinho, 2008a). Les cheminements offrent des continuités fortes qui relient de manière directe les principales destinations de part et d'autre de la place. Source : Sarah Gaventa (2006) New Public Spaces, Mitchell Beazley, London.

⁶³ Une version antérieure de ce chapitre a été publiée sous une autre forme dans la Revue Urbanisme n°359 de mars-avril 2008, sous le titre « Chemins de traverse et lignes de désir ».

Les lignes de désir piétonnes (Lavadinho, 2008a) sont constamment contrées par d'autres forces. Il peut s'agir des lignes de désir des autres modes de transport, motorisés ou non, qui arpentent les espaces publics *mobiles*, dont la vocation prioritaire est le transit. L'arbitrage qui conditionne le partage de la voirie et des trottoirs avec les voitures, vélos, camions, bus, scooters, trams, rollers et autres engins à roues peut se révéler plus ou moins favorable aux piétons. Les lignes de désir piétonnes peuvent également être contrées par une myriade d'autres contraintes qui tiennent aux vocations d'accueil des espaces publics *immobiles*, dont la vocation prioritaire est le séjour. Bien que prioritairement conçus pour un usage corrélatif de la marche, comme le fait de s'asseoir ou d'attendre, ceux-ci ne doivent pas moins abriter une foule d'aménagements censés faciliter la vie au piéton, ainsi que toute une série d'équipements qui répondent aux besoins d'autres usagers de la ville et qui empiètent sur l'espace dévolu au marcheur. La relation entre l'aménagement public et les lignes de désir est donc souvent à inverser si l'on souhaite disposer d'un espace aménagé mieux adapté aux usagers.

De la poubelle à la fontaine, de la statue au bac à fleurs, de la terrasse de café au kiosque à journaux, du potelet au banc, du distributeur de tickets de transports publics au parcmètre, du lampadaire au poteau indicateur, du panneau publicitaire à celui qui annonce le nombre de places disponibles dans les parkings aux alentours, la concurrence est rude pour occuper le moindre mètre carré d'espace supposé piétonnier. De fait, celui-ci est obstrué par une multitude de dispositifs dont les fonctionnalités répondent aux nombreux usages qui se superposent au sein des espaces publics. Ces *espaces palimpsestes*, tels que nous les avons défini plus haut dans le chapitre qui leur est consacré, sont la marque de nos villes multimodales actuelles.

Il existe donc une tension forte entre, d'une part, le désir des concepteurs d'espaces publics (de transit autant que de séjour) de promouvoir la marche « en site propre » et de canaliser le piéton en l'inscrivant dans des lignes de force désignées qui lui sont spécialement dédiées, et d'autre part, le désir des piétons de pouvoir aller où bon leur semble, en utilisant toutes les ressources des multiples espaces à leur disposition, qu'ils soient ou non conçus à leur intention et prévus pour leur usage.

Cette tension est particulièrement flagrante lors de traversées où la destination (par exemple un cinéma, un magasin ou un arrêt de transports publics) se trouve en décalage par rapport au dispositif de traversée (par exemple un passage sécurisé avec un feu). Dans ce genre de cas, et malgré le risque inhérent à leur geste, une grande part des usagers va oser la traversée « sauvage », qui n'emprunte pas le passage sécurisé, afin de privilégier l'accès le plus direct au lieu de destination (Chu et al., 2004). Bien entendu, les piétons observent des compromis afin de minimiser ce risque, lorsque des dispositifs existent qui le permettent, tout en essayant de préserver au maximum la ligne de désir optimale qui serait leur choix originel.



Figure 46 – « Please walk on the grass » : une invitation plutôt qu’une interdiction. Source : Sarah Gaventa (2006) *New Public Spaces*, Mitchell Beazley, London.

« J’étais le genre de même qui n’aurait jamais pensé à fouler une pelouse jusqu’au jour où j’ai lu l’écriteau « Interdit de marcher sur les pelouses ». Depuis, je me suis systématiquement roulé dessus ». C’est ainsi que Saul Alinski⁶⁴ règle son compte aux panneaux d’interdiction qui envahissent nos parcs et jardins (Alinski (1971), cité in Paquot, 2010, p. 109). La qualité de vie urbaine bénéficie pourtant grandement d’une plus forte perméabilité des espaces verts autorisant le séjour. La littérature scientifique sur l’activité physique et la marchabilité a ainsi mis en évidence la corrélation positive entre la présence d’espaces verts à proximité du domicile et la pratique plus assidue de la marche.

⁶⁴ Saul Alinski, activiste communautaire et écrivain américain, a beaucoup travaillé sur les ghettos afro-américains et notamment le quartier The Back of the Yards à Chicago pendant la Grande Dépression. Il est surtout connu pour son ouvrage majeur, *Rules for radicals* (1971), publié une année avant sa mort.

LIMITES ET SAS

Nous avons évoqué plus haut la densité et la complexité du tissu urbain, composé d'espaces palimpsestes et strié par de multiples itinéraires plus ou moins familiers, plus ou moins repérables, plus ou moins appropriables par les marcheurs urbains. Nous voulons ici clore ce développement avec une perspective qui se distance des pratiques et prend de la hauteur pour joindre la dimension des représentations. Dans ce tissu urbain hautement stratifié, il existe en effet des éléments particuliers qui *font sens* pour le marcheur. C'est en se confrontant à ces éléments lors de la composition de ses itinéraires que le marcheur élabore une carte mentale cohérente des territoires qu'il arpente à pied.

Parmi ces vecteurs de sens, nous distinguons notamment les *connecteurs* – des nœuds (par ex. : carrefours, places, parcs, belvédères) ou des voies (par ex. : ponts, rues marchandes, remparts) centripètes qui sont autant de traits qui relient des ambiances, des destinations, des quartiers. Nous identifions également les *séparateurs* – des nœuds ou des voies centrifuges qui distancent et isolent les ambiances, les destinations et les quartiers qu'ils séparent.

Le marcheur urbain interprète différemment ces deux types d'éléments régulateurs des espaces qu'il traverse successivement. Si tous les deux font office de frontière, ils régulent différemment les impressions que le marcheur peut éprouver en les incorporant à son parcours, selon qu'ils agissent comme principe de jonction ou principe de séparation. Dans le premier cas, les éléments de type *trait d'union* offrent un *sas* qui permet de faire la transition en douceur d'un espace à un autre. Ils agissent dès lors comme des *facilitateurs* de la marche. Dans le deuxième cas, les éléments de type *sécant* posent une *limite*, perçue et vécue comme telle, qui impose l'arrêt ou le détour et crée une rupture dans le parcours. Ils agissent dès lors comme des *entraves* à la marche. C'est justement dans cette oscillation entre les divers agencements proposés par l'environnement construit que le marcheur va composer, mentalement autant que corporellement, les partitions cheminatoires de ses parcours quotidiens (Augoyard, 1979).

CONCLUSION : RENFORCER LES COMPETENCES DU PIETON AU SEIN DES TERRITOIRES DIFFUS

Les repérages donnent au piéton tout un alphabet avec lequel il peut aisément composer : les orientations et les balisages peuvent renseigner le piéton sur le trajet qu'il peut adopter et lui servir d'incitations. La notion de connectivité et de perméabilité sont cruciales pour assurer à la fois la marchabilité et la vitalité des quartiers et des rues ; ces critères se panachent et de leurs synergies naît la capacité des espaces publics à permettre à des populations diverses de se côtoyer.

En périphérie, cependant, nous avons vu que le degré de compétence du marcheur en matière de repérage doit être plus poussé pour pallier le manque de repères dont pâtissent habituellement les territoires diffus ; les « lieux communs » aux différents marcheurs sont moins nombreux et moins exploitables, à part les éléments naturels forts et certaines infrastructures périurbaines, qui fournissent des prises auxquels les marcheurs peuvent s'accrocher pour s'orienter. Ce type de repères reste cependant de l'ordre de la grande échelle et ne permet pas de s'orienter finement à l'échelle plus locale. L'absence de monuments et d'espaces publics très structurants représente ainsi un handicap pour ces lieux. En l'absence de ces lignes de force qui orientent les marcheurs, ces derniers doivent le plus souvent se contenter de repères ordinaires, qui ne font sens que pour des personnes qui arpentent ce territoire au quotidien.

LA SIGNALÉTIQUE INTUITIVE : LE PROJET LÉGIBLE LONDON

Je vis depuis longtemps à San Francisco, en bas de Russian Hill, ou en haut de North Beach : je dis l'un ou l'autre en fonction de la personne que j'essaie d'impressionner.

De ma fenêtre, je vois souvent des petits groupes de touristes à l'arrêt, regardant tour à tour leur plan de la ville et les imposantes collines qui se dressent entre eux et leur destination. La ligne droite sur la carte leur avait fait croire à une promenade sympathique à travers un quartier résidentiel. (...) Pourquoi les cartes que ces gens consultent ne leur signalent-elles pas la présence de collines ? Les cartographes savent comment les matérialiser, ce n'est donc pas une défaillance du médium qui met les piétons dans l'embarras. Seulement, les cartes sont faites pour les automobilistes. Or les conducteurs craignent moins les montées que les piétons.

Howard S. Becker

INTRODUCTION

La signalétique classique n'est pas toujours performante au sein d'espaces urbains qui se complexifient chaque jour. Elle peut être utilement complétée par une signalétique intuitive ; celle-ci s'appuie directement sur les stratégies des marcheurs, qui comprennent comme nous l'avons vu le cabotage urbain, l'appui sur des souffles et des attracteurs le long du parcours et la pratique des lignes de désir.

La signalétique intuitive s'appuie davantage sur le paysage existant que sur un fléchage artificiellement plaqué sur un territoire. Ces repères d'un autre ordre parlent à l'imaginaire du marcheur plus qu'à sa rationalité supposée, en jouant essentiellement sur sa sensibilité et son vécu multisensoriel. La signalétique intuitive s'organise ainsi à partir des pratiques de l'usager et des lieux qu'il fréquente au quotidien.

SIGNALETIQUE ET CARTOGRAPHIE : DES PRISES POUR LA DEAMBULATION PIETONNIERE

Situons tout d'abord la signalétique dans son utilité première, qui est celle de servir d'aide à la déambulation urbaine. Elle permet d'éclairer les diverses options possibles lorsque les passants doivent opérer des choix entre les divers parcours qui s'offrent à eux lorsqu'ils sillonnent les territoires urbains.

Pour Thierry Paquot, le « parcours » est un cheminement, non pas un dispositif circulatoire, une contrainte balisée, un détour imposé. Il relie, prépare à la rencontre. Il est une sorte de seuil mobile, d'entrée transitionnelle. Ainsi Paquot n'envisage pas le parcours qui n'irait pas directement au but comme une perte de temps, mais au contraire comme un moment indispensable à l'« entre », à cette séparation d'activités qu'il convient d'effacer. Le parcours consiste alors à pacifier les moments du quotidien, à les réconcilier (Paquot, 2010, p. 97).

De même, Henri Bergson (2007, éd. orig. 1889) souligne l'importance du *trajet* dans l'espace humain et social qu'est l'espace de la ville. Le trajet est à entendre comme l'expression du mouvement, par définition un acte unique et indivisible, par opposition à la trajectoire, qui en est la transposition mathématique en une série de points. Le trajet est pour Bergson un cheminement humain, un espace de rencontres et de progression. Il implique des croisements ordonnés (les carrefours) et des arrêts (les places). Ainsi l'urbanisme vu par Bergson apparaît fondé sur ces trajets. Loin d'un urbanisme qui se voudrait purement géométrique, il reflète plutôt l'espace dans ses dimensions de vie organique et psychique, de mouvement en somme. La ville n'est pas construite autour d'un centre qui apparaîtrait *ex nihilo* comme un donné extérieur, mais en fonction de trajets qui en l'arpentant créent une centralité. C'est là son caractère le plus humain (Bergson, 1889, cité par Jean-Louis Vieillard-Baron in Paquot et Younès, 2009, p. 89). En prolongeant cette métaphore du vécu arpenteur, nous pouvons argumenter qu'habiter en ville, comme l'écrivait Julien Gracq dans *La Forme d'une ville* (1985), c'est y tisser par ses allées et venues journalières un lacs de parcours, généralement articulé autour de quelques axes directeurs qui en structurent le sens.

En ce qui concerne le lien entre les cartes et les parcours, Michel de Certeau rappelle l'opposition entre les cartes, qui sont de l'ordre des lieux (et donc du voir à distance), et les parcours, qui sont des actions spatialisantes. Dans l'histoire de la cartographie, le parcours a progressivement cédé le terrain à la carte sans figure : si l'on prend la carte sous sa forme géographique actuelle, il apparaît qu'au cours de la période marquée par la naissance du discours scientifique moderne (XVe – XVIIe siècles), elle s'est lentement dégagée des itinéraires qui en étaient la condition de possibilité (de Certeau, 1990 (éd. orig. 1980), pp. 213-214, cité par Mongin in Paquot et Younès, 2009, p. 113).

François Ascher note pour sa part l'influence que l'augmentation des vitesses introduite par les modes motorisés a pu avoir sur nos représentations de l'espace : « Autrefois, alors que les gammes de vitesse étaient uniques, il y avait une sorte de correspondance directe entre espace et temps. Tel endroit se trouvait à une heure de marche (...), ou à une demi-heure à cheval ». Les grandes vitesses ont contribué

selon cet auteur à promouvoir des mesures des distances indépendantes du temps et réciproquement. Cette évolution a abouti à une représentation largement nouvelle de l'espace, où la mesure kilométrique a pris le pas sur la mesure temporelle. Actuellement en revanche, la tendance à la multimodalité implique à nouveau une plus grande variété des vitesses, telle qu'elle a pu être mise en évidence par Jean Ollivro (2000, 2006). L'importance prise à la fois par la gestion du temps au quotidien et « par les arbitrages que les individus et les organisations sont conduits à faire entre présentation et représentation » tend à redonner de l'importance à la mesure en temps. L'hétérogénéité des espaces urbains, plus ou moins accessibles et plus ou moins bien desservis par des transports rapides, revalorise cette comptabilité temporelle. Les dites courbes isochrones redessinent ainsi les représentations cartographiques des villes et en donnent souvent une image plus « réaliste » que les cartes physiques (Ascher, 2009, p. 129).

MARCHE ET METRO : INTERFAÇAGES ENTRE SURFACE ET SOUTERRAIN

La multiplicité des modes de transport fait que toutes sortes de cartes sont aujourd'hui conçues pour faciliter la navigation urbaine au moyen de ces divers modes. Nous trouvons ainsi, à côté des cartes pédestres, des cartes vélo, des cartes routières et des cartes du réseau de transports publics, et en particulier du métro. Nous allons ici aborder plus spécifiquement ces dernières, car elles sont souvent utilisées par les citoyens marcheurs comme une aide à l'orientation au sein de l'agglomération, y compris lorsqu'ils réalisent leurs déplacements à pied en surface. Cette référence implicite a des implications directes sur la représentation mentale des métriques pédestres, qui s'en trouvent désajustées par rapport à la réalité. En effet la carte du métro est une réduction très schématique de la complexité de la ville. Avec ses approximations et ses lacunes, elle induit souvent le marcheur en erreur.

Cependant la carte du métro possède un avantage certain en termes de navigation : holistique, elle permet de « posséder la ville en un seul coup d'œil ». Les usagers qui détournent cette carte dans un but de navigation pédestre développent ainsi des stratégies d'orientation qui prennent appui sur ce référentiel en jouant sur deux échelles : **l'échelle de la totalité**, qui comporte l'ensemble du réseau et permet de se faire une idée approximative de la localisation relative des attracteurs les uns par rapport aux autres, et **l'échelle de la proximité**, qui est quant à elle donnée par les plans de quartier qui se trouvent tant au sein même de station qu'en surface à ses sorties. Avec leur maillage informationnel plus fin, ces plans servent de relais de type « last mile » : les usagers sont nombreux à s'y fier pour trouver leur destination finale une fois parvenus dans le secteur de proximité. Les stations assument dès lors une fonction particulière de repérage, y compris en surface et pour des personnes pour des personnes dont les activités urbaines se déploient hors du réseau de transports. Les cartes postées en surface aux bouches de ces stations sont aussi très souvent utilisées par des passants qui cherchent à se réperer dans le quartier. Tous ces détournements d'usages posent question quant au type de signalétique recherchée par les marcheurs et les types de cartographie urbaine qui serait la plus à même de répondre à leurs attentes.

Patrick Poncet (2007)⁶⁵ introduit la notion de la carte comme une technique proprement sociale qui, « produite dans un contexte donné selon des logiques d'usage prédéterminées, sera ensuite utilisée partiellement et selon des modalités probablement décalées par rapport aux prescriptions des concepteurs ». Nous rejoignons cet auteur sur le constat d'une appropriation décalée de la carte par son public.

Lorsqu'ils se mettent en chemin, les citoyens marcheurs sont partisans d'un mode de récolte des informations consistant à prendre uniquement ce dont ils ont besoin lorsqu'ils en ont besoin. Ils vont donc s'attacher uniquement à trouver un nombre restreint d'informations, celles qui sont les plus pertinentes en temps réel, parce qu'elles correspondent à leurs nécessités du moment. Avec ces informations, ils vont en quelque sorte pouvoir fabriquer leur propre carte à partir de leurs besoins. La carte telle qu'on la connaît

⁶⁵ Patrick Poncet, "MetroMapping", EspacesTemps.net, Mensuelles, 31.01.2007, <http://espacestemps.net/document2162.html>.

classiquement contient toutes les informations à la fois. Cette surabondance d'informations nuit finalement à la progression du marcheur. Les stratégies actuellement adoptées par les services cartographiques en ligne, et notamment ceux conçus pour un usage mobile sur smartphone l'ont compris, et proposent plutôt des séquences de données pertinentes, contextualisées en fonction du moment et du lieu où se trouve le marcheur. Cela implique un processus de mise à jour continue des informations. Ces services fournissent ainsi les informations de manière séquentielle, éliminant au fur et à mesure les informations superflues et rajoutant éventuellement des informations qui n'y apparaissaient pas au départ, en fonction des demandes et des attentes des utilisateurs.

La carte du métro est l'un des types de cartes les plus utilisés par les citoyens. Dans les métropoles dotées d'un métro, son usage quotidien est plébiscité tant par les autochtones que par les touristes. Patrick Poncet estime que « dès lors que le métro devient une technique de déplacement intra-urbain concurrente d'autres, comme l'autobus, l'automobile, le vélo ou la marche à pied, il est alors un recours possible et la carte est indispensable à son usage ». La fréquentation touristique renforce cette logique d'usage, puisque les touristes, par définition, ne connaissent pas l'espace en surface que dessert l'espace réticulaire du métro.

La carte du métro simplifie certes la lecture de l'espace urbain, mais son objectif premier n'est pas de faciliter la navigation pédestre. C'est pourtant ainsi qu'elle est souvent utilisée, et cela provoque inévitablement des méprises et des désorientations. Pour mieux faire face à des impératifs de lisibilité et d'efficacité (Mansgallo et Savelli, 2005), la carte du métro est en effet très simplifiée : une esthétique sobre et une palette restreinte d'options graphiques sont adoptées à l'unisson par la plupart des villes du monde. Mais il ne faudrait pas oublier, comme nous n'avons que trop tendance à le faire, que cet espace de mobilité particulier qu'est le métro sous-tend des espaces d'urbanité parfois très divers en surface. Il n'en reste pas moins que le métro est universalisant : il promet une structuration urbaine à grands traits qui rend immédiatement intelligible les grandes orientations de la ville où il se déploie, au delà de ses particularités morphologiques. Raison pour laquelle, lorsque nous développons des compétences de lecture et d'interprétation des cartes du métro pour une ville donnée, nous sommes capables relativement rapidement d'extrapoler ces compétences pour les adapter à la lecture d'autres cartes représentant les réseaux de métro au sein d'autres villes.

Pour Patrick Poncet, la meilleure carte d'une ville reste celle de son métro. Il défend l'idée que le réseau de métro est un outil de localisation dans le territoire urbain. « Plus l'urbanité est forte, plus la réticularité compte dans la structuration du territoire urbain, et plus la carte de la ville est celle de ses réseaux ». Patrick Poncet fait valoir que si la carte fonctionne, « c'est non seulement qu'elle respecte un certain nombre de règles de la sémiologie graphique (Mansgallo et Savelli, 2005), règles qui lui permettent d'atteindre un haut niveau d'efficacité communicationnelle, mais aussi parce que l'objet de la carte lui-même, l'espace réticulaire du métro, fait sens dans le contexte de l'espace urbain. ». Si la carte du métro ne fonctionne pas bien, si elle n'aide que mal à la circulation et à la localisation, c'est au moins en partie,

pour cet auteur, parce que l'urbanité de l'espace représenté est faible. La carte ne devient utile qu'à partir du moment où l'espace représenté est doté de structures territoriales fortes et, de ce fait, cartographiquement visibles.

Une ville à l'urbanité affirmée peut ainsi être bien représentée par son plan de métro car la territorialité urbaine y est mise en cohérence avec la réticularité qui la fonde. Patrick Poncet fait le constat de la disparition du fond de carte topographique « effaçant le territoire derrière le réseau ». De notre point de vue, le fait que le territoire proprement dit figure de moins en moins sur les cartes elles-mêmes n'empêche pas ces dernières de participer à une restructuration élargie de la carte mentale du territoire, qui se fait précisément en raison de la force structurant du maillage du réseau de transports urbain. Ainsi, les usagers familiers avec le système, lorsqu'ils décident de marcher plutôt que de prendre le métro, établissent continuellement des correspondances fortes entre la surface et le réseau souterrain :

- **A l'échelle de la proximité :** les stations et leurs entrées, mais aussi des éléments *a priori* moins remarquables comme les conduites d'aération, scandent les parcours en surface et offrent des éléments de repérage qui se superposent à la carte et offrent des prises (*affordances*) qui permettent au marcheur averti de s'orienter en prenant appui sur ces signes qui jaillissent littéralement du sol à ses pieds.
- **A l'échelle de la totalité :** Patrick Poncet identifie un processus similaire en ce qui concerne l'appropriation de la carte du métro lorsqu'il affirme que « le plan de métro est une image qui est en effet vue un nombre suffisant de fois par les voyageurs pour qu'il serve de référence mentale directe pour s'orienter dans la ville ». Ainsi, par exemple, des couleurs des lignes de métro qui, bien qu'arbitraires, contribuent à identifier la ligne « jusque dans le langage courant, hors de toute référence directe à la carte, [ce qui] illustre une fois encore le fait que le territoire est produit par la carte plus que la carte représente le territoire ».

LE PROJET LEGIBLE LONDON

Transport for London, en association avec le *Mayor of London* et les différents *Burroughs* qui constituent le Grand Londres, mènent de façon concertée une politique active de la promotion de la marche. La vision de l'ancien maire Ken Livingstone de devenir la ville la plus marchable en 2015 a longtemps porté cette politique, renforcée par la prise de conscience d'une croissance démographique soutenue qui verra Londres accueillir quasi un million d'habitants supplémentaire d'ici 2020. Boris Johnson, son successeur depuis mai 2008, semble vouloir lui emboîter le pas, et ce d'autant plus rapidement que l'échéance des Jeux Olympiques de 2012 et ses millions de visiteurs prévus se rapproche.

Actuellement, 1 voyage en métro sur 10 et quasi la moitié des voyages en bus au centre de Londres font moins de deux km, et la *Walking Tube Study* de l'*Applied Information Group* (*Transport for London*, 2006, 2007) a démontré que 55% des déplacements entre deux stations de métro étaient de fait plus rapides à pied. Mais une majorité des usagers préfère rester dans le métro, jugé plus sûr pour arriver à destination, alors qu'en surface la peur de se perdre augmente considérablement avec le manque de familiarité.

Le but affiché de *Transport for London*, qui doit d'ores et déjà faire face à une saturation croissante de son réseau de transport, est d'encourager les usagers à marcher au maximum là où ils le peuvent, de manière à désengorger le réseau. Pour ce faire, des aménagements systématiques et une signalétique claire en surface sont nécessaires.

Dans une tentative de mieux répondre aux besoins d'orientation des usagers, connus pour trop se fier aux cartes de métro londonien lors de leur navigation en surface, le principe d'*active frontage* développé au sein du projet *Legible London* lancé fin 2007 par *Transport for London* est une manière originale d'inclure dans la signalétique cartographique des éléments de repérage qui font réellement partie de la vie des gens, et auxquels les usagers redevenus piétons à leur sortie du métro peuvent se référer pour mieux s'orienter dans l'espace public. Au-delà des repères consacrés de type monumental, qui restent génériques et impersonnels, les usagers retrouvent ainsi les repères uniques et personnels qui composent leur univers quotidien (Michon et Denis, 2001 ; Foxell, 2007).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

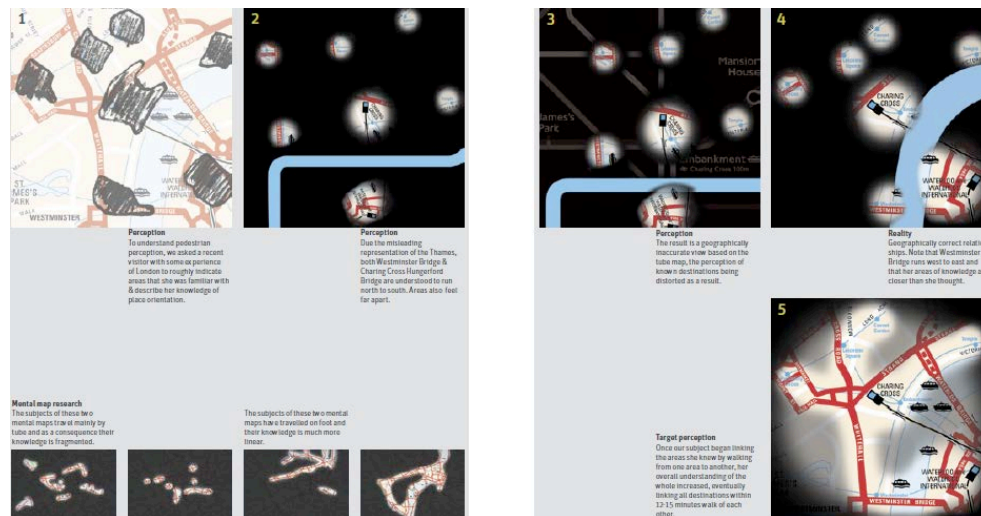


Figure 47 – L’une des expérimentations du projet *Legible London* met en évidence la meilleure appropriation territoriale qu’offre le corps en marche, qui privilégie l’espace aréolaire, par rapport au corps porté par le métro, qui privilégie l’espace réticulaire. Source : AIG for Central London Partnership (2006) *Legible London. A wayfinding study*.

Les planches 1 à 3 montrent les fortes distorsions d’une navigation qui s’appuie pour l’essentiel sur la carte du métro pour cette personne encore peu familière avec Londres. La planche montre la situation telle qu’elle est en réalité, et met en évidence en particulier le fait que les aires d’intérêt sont plus proches que ce que la perception erronée de cette personne laissait croire. Le biais est introduit par la représentation de la carte du métro, qui place les attracteurs plus loin les uns des autres qu’ils ne le sont sur le terrain. La planche 5 montre qu’une fois que la personne qui est le sujet de cette expérimentation se met à marcher dans Londres, sa compréhension spatiale devient plus globale et intégrée. Ses diverses aires d’intérêt se situent en réalité dans un cercle d’environ 10-15 minutes de marche. Cet exemple montre que l’appropriation mentale du territoire passe essentiellement par une expérience cénesthésique vécue dans sa pleine corporéité.

La signalétique intuitive prend appui sur les stratégies piétonnières

Plutôt que de recourir à la signalétique urbaine traditionnelle, le projet londonien *Legible London* a choisi de développer une sorte de signalétique intuitive qui comporte plusieurs niveaux de lecture. Des totems de rue, relayés par des cartes affichées en souterrain et des cartes manuelles classiques à disposition des usagers, forment un système complet basé sur les mêmes principes d’intelligibilité.

Cette signalétique est innovante, d’une part parce qu’elle assure une continuité forte entre le souterrain et la surface, garantissant l’homogénéité de l’information entre les deux univers, et d’autre part qu’elle permet au piéton d’utiliser son répertoire d’actions quotidiennes pour baliser les quartiers dont il s’approprie la lecture.



Figure 48 - Un extrait de la carte *Legible London* qui met en exergue les trois stratégies piétonnières liées au cabotage urbain : les cercles d'accessibilité, l'auto-référencement et les devantures actives (*active frontage*).
Source : Transport for London et AIG

Legible London s'appuie en particulier sur trois stratégies piétonnières liées au cabotage urbain :

- En premier lieu, cette cartographie établit des **cercles d'accessibilité** (en blanc) de respectivement 5 et 15 minutes de marche, correspondant aux limites temporelles inférieure et supérieure spontanément citées par les marcheurs comme définissant respectivement les alentours immédiatement atteignables et les confins de cette immédiateté. Ces cercles donnent une appréciation immédiate de l'échelle des distances, mesurée en temps plutôt qu'en kilomètres comme il convient aux marcheurs, et répondent ainsi à la fois aux besoins de localisation des destinations dans le voisinage immédiat, mais aussi des destinations plus lointaines qui sont encore atteignables à pied sans trop d'effort.
- En deuxième lieu, cette cartographie est **autoréférencée** (*self-centered*), en ce sens qu'elle est toujours orientée en fonction de la position du marcheur. Il voit sur la carte ce qu'il voit sur le territoire qui se présente devant lui. Les cartes de *Legible London* se passent alors de l'universelle pastille rouge « You are here », puisqu'elles représentent le monde depuis le lieu exact où l'individu se trouve. L'ordre des informations sur les icônes tente également d'hierarchiser les informations en fonction des priorités effectivement ressenties par les

marcheurs. D'emblée, la localisation du quartier et de la rue, et immédiatement en-dessous les indicateurs de direction pour les quartiers adjacents et les stations de métro les plus proches. Ces dernières sont également signalées sur le plan avec l'emplacement spécifique de chacune des entrées.

- En troisième lieu, cette cartographie s'appuie sur le principe de mise en évidence des **devantures actives** (*active frontage*) qui se déploient le long du parcours. Ces enseignes, qui lui sont d'autant plus familières qu'elles représentent les lieux où il déploie ses activités quotidiennes, permettent au marcheur de s'orienter plus facilement dans la ville en se repérant autant par les lieux de son vécu que par des repères plus classiques comme les monuments (Michon et Denis, 2001). Les édifices signalés en jaune correspondent certes à des monuments et à des lieux d'intérêt public (bibliothèque, église, hôpital, ambassade), à des lieux de service public (poste, police, banque), mais surtout, et là réside l'innovation, à des lieux ordinaires : centres commerciaux, grandes enseignes, lieux de restauration que tout un chacun connaît et pratique dans son quotidien.

La puissance de ce système réside évidemment dans la possibilité d'effectuer du cabotage de proche en proche le long des grappes reliant les divers attracteurs. Cela correspond *de facto* à une invitation subtile à marcher plus loin et plus longtemps en montrant simplement que c'est possible et même facile : « puisque c'est marqué sur la carte ». La stratégie de localisation des totems d'information s'appuie également sur le principe du cabotage : elle obéit au principe d'économie de l'information, ne fournissant des repères que lorsque le marcheur est confronté à des « nœuds d'inflexion décisionnels » dans le parcours, là où pour continuer son chemin il doit effectivement reprendre appui sur des prises pour se réorienter et effectuer des choix quant à la nouvelle direction à suivre.

Ainsi, plutôt que de devoir retenir pléthore d'informations concentrées en un seul lieu, voire emmagasinées à la maison avant de se mettre en route selon la logique sédentaire d'agriculture-récolte (*harvesting*), les marcheurs urbains peuvent choisir, comme nous l'avons suggéré plus haut, d'investir la logique nomade de chasse-cueillette (*gathering*), où la cueillette d'informations s'effectue de manière personnalisée – « uniquement où, quand et autant que je veux » –, en s'appuyant sur des systèmes fluides qui distilleraient les informations au fur et à mesure, au fil des lieux parcourus et selon les besoins suscités en temps réel par les diverses activités auxquelles l'on souhaite s'adonner.

Tube & Walk : jouer sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence

En Janvier 2007 les éditions Quickmap ont édité une carte unique dans son genre, intitulée *Tube & Walk*. La collection porte la désignation *all-on-one : maps integrating city transport*. Cette désignation est loin d'être anodine, puisqu'elle place la multimodalité, et en particulier la complémentarité de la marche et des transports publics, au coeur de sa philosophie de représentation cartographique. La marche devient ici un mode de transport à part entière, au même titre que le métro, et est représentée dans toutes ses potentialités en tandem avec celui-ci.

Parmi les propriétés de ce système cartographique à retenir, mentionnons l'idée de montrer les connexions en surface et le fait de privilégier des itinéraires et des secteurs marchables, comme les parcs. Rendre visibles les chemins au sein des espaces verts permet de programmer sa route en gagnant du temps. Des représentations cartographiques qui incorporent la stratégie mobilitaire de couper par les parcs nous semblent ainsi en adéquation avec les usages quotidiens des marcheurs.



Figure 49 - Un extrait de la carte *Tube & Walk* qui met en exergue les trajets où le trajet à pied en surface est concurrentiel par rapport au trajet en métro.
Source : Quickmap.

CONCLUSION : ACCOMPAGNER LE PIÉTON DANS SES INTUITIONS

Plutôt que de contrer les intuitions premières du piéton, plutôt que de se cantonner à une représentation théorique du territoire, la signalétique intuitive offre plusieurs niveaux concrets de lecture de la ville qui renforcent les compétences que le piéton a pu acquérir au cours de ses pratiques quotidiennes.

Des expériences comme celles menées à bien par le projet *Legible London* font ainsi appel à une analyse complète des pratiques piétonnières ; en sont ressortis des concepts opérationnels qui facilitent réellement la vie du piéton, tels que les cercles d'accessibilité, les cartographies autoréférencées et les devantures actives.

Le piéton n'a pas forcément la connaissance, ni la représentation de l'ensemble du territoire et il s'appuie sur les repères de son vécu quotidien, ainsi que sur les ancrages qui lui sont nécessaires pour mettre en œuvre sa pratique de cabotage urbain. La cartographie qui s'adresse au marcheur doit intégrer ces données et offrir une représentation simplifiée, accessible et utilisable pour le non-initié : le recours massif du piéton aux cartes de métro comme outil d'orientation, alors que cet outil est manifestement inadapté aux échelles fines de la marche, illustre bien le besoin de ne s'appuyer que sur quelques éléments qui font sens, sans être submergé par un surplus d'informations. Ce sens émerge avant tout du cadre cognitif auquel il se réfère pour accomplir ses pratiques quotidiennes. Il est donc crucial que la signalétique adopte cette posture cognitive qui s'appuie sur les connaissances pratiques fondées sur la kinesthésie ressentie et appropriée par les marcheurs au cours de leurs déplacements, et non sur des références abstraites qui resteraient extérieures à leur vécu quotidien.

ENCHANTER LA MARCHE, LUDIFIER LA VILLE

Entre l'espace *positionnel* de l'ingénierie et l'espace *relationnel* de l'expérience, il ne peut qu'y avoir un hiatus.

Michel Lussault

INTRODUCTION

Un dernier élément de la palette qui s'offre au marcheur urbain lorsqu'il arpente le territoire n'est pas le moins motivant, loin de là : il s'agit de la ludification (Lavadinho et Winkn, 2009). Par ludification nous entendons les agencements qui permettent de rendre le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur en faisant appel à sa curiosité naturelle et à son sens de la découverte. L'enjeu de la ludification est de prolonger ainsi les temps de marche en s'appuyant sur les stratégies piétonnières, au premier chef desquelles le cabotage urbain.

Après avoir défini les fondements théoriques de la ludification, nous mettrons en perspective son objectif, qui consiste à augmenter l'acceptabilité du temps de trajet, puis nous donnerons des exemples illustrant les deux principes d'action sur lesquels elle se fonde : d'une part, le rééquilibrage entre transit et séjour, et d'autre part, les aménagements éphémères.

UNE VILLE LUDIQUE EST UNE VILLE OU IL FAIT BON MARCHER

Partout en Europe nous constatons, comme nous l'avons souligné dans le mouvement I, un retour à des valeurs urbanistiques qui prônent la ville à taille humaine, compacte et mixte. Une ville de la proximité, où cheminements et lieux de séjour se multiplient dans le but de redonner aux citoyens le goût de l'activité physique au quotidien. Pouvoir marcher sans entrave et passer du temps en famille ou avec ses amis en plein air, au sein d'espaces publics agréables, figurent désormais parmi les revendications premières des citoyens. Devenir une « ville marchable » est ainsi un objectif poursuivi par un nombre grandissant de métropoles, pour lesquelles santé et qualité de vie sont désormais les indicateurs premiers de leur durabilité et de leur attractivité à l'échelle globale (Demers, 2006 ; Damon, 2008 ; Damon et Cusin, 2010).

La « ville marchable » reste cependant un défi qu'il n'est pas si facile d'atteindre, n'en déplaise aux défenseurs d'une marche qui relèverait de l'évidence. Elle a beau être consubstantielle aux bipèdes que nous sommes, la marche en milieu urbain ne va pas pour autant de soi. N'est pas marchable la ville qui veut, car il ne suffit pas de fabriquer des aménagements fonctionnels pour que cela... fonctionne, justement. Comme le dit si justement l'architecte danois Jan Gehl (Gehl, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), il y a bien plus derrière le concept de la marche que simplement l'acte de marcher.

Nous pensons que le défi n'est pas tant de faire marcher les gens, mais de les faire marcher plus souvent et plus longtemps au quotidien. Si les gens marchent volontiers pour leurs loisirs (la marche de randonnée est même le premier sport pratiqué à l'échelle européenne), la marche en ville pour des usages utilitaires (se rendre à son travail, faire les courses, conduire les enfants à l'école, etc.) cède trop vite le pas à la voiture et aux transports publics, malgré les nombreuses campagnes de lutte contre la sédentarité. En effet, l'OMS considère désormais la sédentarité comme le fléau majeur de nos sociétés occidentales.

L'une des pistes que les collectivités publiques peuvent poursuivre avec succès est celle de la ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) de leurs territoires, dans le but de les rendre plus marchables. Il s'agit de faire en sorte que les citoyens marchent avec plaisir et fassent 10, 15, 30 minutes de marche à pied que d'habitude, sans même s'en rendre compte. Nous l'avons dit, il ne suffit pas d'environnements fonctionnellement propices à la marche. Il faut aussi et surtout que ces environnements incitent à la marche et en augmentent le plaisir. Une part d'enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b ; Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008) doit alors être à l'œuvre, transformant le regard indifférent des piétons pressés. Lorsque la ville leur dévoile, au fil de leurs cheminements, des surprises aussi inespérées que plaisantes, cela encourage les marcheurs à renouveler ces expériences agréables et à adopter plus facilement des pratiques de marche au quotidien.

Avec Yves Winkin, nous avons ainsi développé le concept de *ludification* (Lavadinho et Winkin, 2009) pour répertorier toute une série d'actions que les villes peuvent entreprendre pour devenir plus ludiques et, ce faisant, plus marchables. Nous avons défini le néologisme « ludification » à partir de « ludique » et

de « fluidification », pour évoquer cette capacité des villes à augmenter les déplacements en modes actifs grâce à un recadrage ludique, éphémère ou permanent, des espaces traversés. En effet, la marche en ville, comme nous venons de le voir, « c'est encore ce que l'on a inventé de mieux pour fluidifier les artères, celles des citadins eux-mêmes autant que celles qui ont tendance à se congestionner matin et soir dans la plupart de nos villes » (Lavadinho et Winkin, 2009, p. 82). Le défi, comme le montrent nombre de campagnes de promotion d'activité physique vite oubliées par les citadins, est non seulement de susciter l'envie de marcher mais de stabiliser ces changements de comportement en les inscrivant dans la longue durée.

Les collectivités publiques peuvent développer des actions de ludification en s'appuyant sur les stratégies de *cabotage urbain* des marcheurs (voir plus haut le chapitre dédié à l'analyse de cette notion), tirant partie notamment de l'hypothèse d'une plus forte acceptabilité du prolongement du temps de marche en milieu enchanté. Pour renforcer cette disposition à la marche chez les citadins, les concepteurs d'aménagements urbains peuvent s'appuyer sur un certain nombre de techniques que nous regroupons dans la notion de *l'ingénierie de l'enchantement* (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008). En faisant référence à la notion d'enchantement telle qu'elle a été élaborée par Yves Winkin (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b), nous avons transposé cette notion dans le champ urbanistique, où elle est devenue, pour Yves Winkin et moi-même, une clé opératoire pour décrire une philosophie d'aménagement urbain qui serait pourvoyeuse du désir de marcher (Lavadinho et Winkin, à paraître).

L'ENCHANTEMENT COMME SUSPENSION AU SEIN DES LIEUX CLOS

Yves Winkin envisage la notion d'enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b) comme une qualité de certains lieux clos, à l'instar par exemple les paquebots de croisière, les casinos et les centres commerciaux, qui offrent à leurs usagers la possibilité d'effectuer temporairement une « suspension volontaire de l'incrédulité », selon la formule de Samuel Coleridge (1985 (éd. orig. 1817)). Yves Winkin essaie de faire comprendre que des lieux et des moments urbains peuvent également participer de ce régime de collusion où, d'une part, des « concepteurs de l'enchantement » mettent en place des dispositifs destinés à « suspendre l'incrédulité » et, d'autre part, des participants s'engagent dans ce processus et « cherchent activement à se laisser flotter, soit en déniaient la réalité environnante, soit en s'engouffrant dans la brèche ouverte par les concepteurs ». Ce processus de collusion entre concepteurs et participants est, selon Yves Winkin, particulièrement visible dans les situations touristiques, en particulier celles qui reposent sur des fictions concrètes, à l'instar de Disneyland ou de Las Vegas.

François Ascher souligne également la place de plus en plus importante que ces fictions prennent dans l'aménagement urbain contemporain : « L'urbanisme fait une place de plus en plus grande aux paysages urbains, à la « *visual delectation* », au design des espaces publics et des mobiliers urbains, conçoit les opérations comme des « projets » et s'inspire des démarches des « *imagineers* » de chez Disney. De fait, les acteurs de l'industrie de l'*entertainment* (qui comptent aux Etats-Unis huit fois plus d'employés que l'industrie automobile) prennent une place grandissante dans l'aménagement, l'immobilier, les centres commerciaux, la requalification des centres » (Ascher, 2009, p. 252).

Pour Michel Lussault, ce type d'espaces trouve sa clientèle au sein des élites hypermobiles. Ainsi la bien-nommée *jet set* fonderait son existence sur ce que Lussault nomme hypertopie : « une spatialité qui se caractérise par une exaspération des mobilités et des quantités de lieux consommés ». Lussault qualifie de spatiophages ces acteurs, plutôt à fort capital économique, qui signent leurs identités individuelles et sociales par la consommation compulsive d'espaces urbains. Le système de production de l'urbain s'est adapté en inventant des unités spatiales négociables, en quelque sorte des marchandises pour spatiophages. Lussault inclut dans cette catégorie les centralités commerciales, les casinos, les clubs pour grands voyageurs, les parcs d'attraction et les lieux de culture (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, pp. 750-751).

En 1966 déjà, Michel Foucault propose de nommer ces contre-espaces des *hétérotopies*, pour souligner le caractère singulier de ces espaces absolument autres. « La société a organisé (...) ses propres contre-espaces, ses utopies situées, ces lieux réels hors de tous les lieux » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 25). Il distingue parmi ces hétérotopies les jardins, les cimetières, les maisons de retraite, les asiles, les maisons closes, les prisons et les villages du Club Méditerranée, parmi d'autres, qui ont en commun plusieurs propriétés, dont une relative fermeture qui se manifeste par un effet de seuil qui octroie le droit d'accès aux seuls autorisés (ou ceux qui sont obligés d'y séjourner, par exemple les prisonniers ou les aliénés). Dans son ouvrage *Asiles*, Erving Goffman

analyse quant à lui ces lieux clos – prisons, monastères et asiles – sous le prisme conceptuel d’« institution totale » (Goffman, 1971, cité par Jean Nizet et Nathalie Rigaux, 2005).

Foucault décrit l’hétérotopie en des termes qui rappellent ceux que nous avons pour notre part utilisés pour caractériser l’espace palimpseste. « L’hétérotopie a pour règle de juxtaposer en un lieu réel plusieurs espaces qui, normalement, seraient incompatibles » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 29). Ainsi du théâtre et du cinéma, ainsi du jardin. Foucault pointe l’imbrication entre ce lieu clos qui fonctionne comme un concentré du monde et sa reproduction originelle qui a prêté ses traits au tapis persan. A son tour, le tapis est quant à lui associé à une forme hétérotopique de mobilité, le tapis volant. On comprend dès lors la valeur légendaire des tapis volants, puisque ce sont des tapis qui parcourent le monde. « Le jardin est un tapis où le monde tout entier vient accomplir sa perfection symbolique et le tapis est un jardin mobile à travers l’espace » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 29).

Foucault note que les hétérotopies présentes dans les sociétés traditionnelles, liées aux rites de passage et aux rythmes biologiques, ont tendance à être remplacées dans nos sociétés contemporaines par des hétérotopies de déviation, qui renvoient aux marges de la société (asiles, prisons, maisons de retraite) et qui se trouvent d’ailleurs le plus souvent également aux marges de la ville, en périphérie.

La question des temporalités apparaît également en filigrane dans l’analyse foucauldienne : à l’instar des sociétés traditionnelles, nos sociétés continuent de considérer les hétérotopies comme proches parentes des hétérochronies, en ce sens qu’elles sont liées à des découpages singuliers du temps sociétal. Ainsi du musée et de la bibliothèque, utopies résolument modernes qui jouent à l’instar des tumulus anciens sur **le mode de l’éternité**, en tentant par un cumul à l’infini de tout ce qui fait société de s’extraire du temps historique où elles sont pourtant situées. Foucault distingue encore les hétérotopies qui s’organisent sur **le mode de la fête**, et cite en exemple les foires comme des « événements merveilleux » dont la récurrence vient animer une à deux fois par an les lieux « en marge de la ville qui leur sont réservés et qui restent vides le reste de l’année » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 30). Un exemple concret de ce type d’hétérotopie nous est fourni avec la Plaine de Plainpalais à Genève. Nous y reviendrons plus en détail dans le chapitre consacré à Genève au mouvement IV. Sous cette dernière acception de fête à la fois singulière et récurrente, le concept d’hétérotopie foucauldienne se rapproche du concept d’*aménagements éphémères* que nous avons conceptualisé ailleurs (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008) et que nous allons développer ci-après dans ce chapitre avec les exemples de Paris-Plages et le Festival Arbres & Lumières de Genève.

L'ENCHANTEMENT TRANSPOSE AU SEIN DES ESPACES PUBLICS

Dans certains de nos écrits co-rédigés avec Yves Winkin (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Winkin 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître), nous avons jugé pertinent de transposer la notion d'enchantement au traitement de certains espaces publics urbains pour décrire des contextes qui nous semblaient propices à la marchabilité. L'écueil principal rencontré lors de cette transposition est le fait que pour rester « publics », ces espaces enchantés doivent échapper au cadrage spatio-temporel rigoureux imposé aux lieux de fantaisie et respecter au contraire le principe d'« une ouverture à tous et en tout temps » qui caractérise la publicité des espaces urbains. Cette tension est d'ailleurs fortement perceptible dans les centres commerciaux à ciel ouvert qui se multiplient de nos jours et dont nous avons analysé les dynamiques plus en détail ailleurs (Lavadinho et Lensel, 2011).

La conception de plus en plus hybride de ces attracteurs de commerce et de loisirs se départit des traditionnelles boîtes à chaussures qui restaient aveugles à la ville et se veut désormais plus « urbaine ». Elle participe d'une mouvance qui offre plus d'espaces palimpsestes (voir plus haut le chapitre dédié à l'analyse de ces espaces), notamment de grandes places ou des rues ornées de terrasses et de boutiques, leur conférant un caractère propice aux sociabilités et aux rencontres. Ces lieux au statut privé et clos n'en sont pas moins des contre-espaces au sens hétérotopique que leur prête Foucault (2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 25), puisqu'ils limitent fortement leurs droits d'accès, tout en jouant la carte d'ouverture des espaces publics traditionnels. Ils entretiennent cette ambivalence en s'appuyant sur des techniques opératoires propres à l'ingénierie de l'enchantement : ils donnent l'illusion qu'il s'agit d'espaces publics au sens plein du terme, puis démentent cette illusion dès que les grilles se ferment pour la nuit ou que des vigiles viennent demander des comptes à ceux qui, par leur apparence ou leurs actions, ne « cadrent pas » avec l'image du chaland admise par les gestionnaires de ces lieux.

Malgré cet écueil, la notion d'ingénierie de l'enchantement nous a semblée suffisamment puissante pour nous inciter à poursuivre cet effort de transposition, car ces opérations d'ingénierie symbolique peuvent s'avérer hautement efficaces pour donner aux citadins l'envie de marcher. Elles visent, au-delà ou en dehors de toute fonctionnalité, à produire un recadrage de l'ici et maintenant. « Pour quelques instants, « tout se passe comme si » : comme si les piétons étaient ailleurs, à une autre époque, dans un autre lieu. Si nous parlons d'enchantement pour analyser ces opérations, c'est parce que nous voulons insister sur le nécessaire déploiement de l'imaginaire en cas de « réussite », qu'il s'agisse d'interventions artistiques, d'aménagements urbanistiques ou de productions festives. Cette réussite, c'est-à-dire la suspension momentanée de l'incrédulité, est du ressort des participants, non des concepteurs » (Winkin et Lavadinho, 2008). C'est l'autre regard que leur portent les usagers qui ouvre ces espaces à une plus forte appropriation par le biais d'usages inédits.

DES OPERATIONS DE LUDIFICATION QUI AUGMENTENT LA TEXTURISATION DE LA MARCHE

Faisons maintenant le tour, avec quelques exemples pris en Europe et ailleurs, des outils qui permettent aux concepteurs des espaces publics de métamorphoser nos quotidiens urbains en confortant « la qualité d'interpellation des *dispositifs cheminatoires* » (Lavadinho et Winkin, à paraître) qui relient les lieux d'activités à l'échelle de toute l'aire urbaine.

Pour cela, nous nous appuyons sur le concept de *marche texturante* que nous avons développé plus haut. La texturisation évoque la capacité de ce mode, en prise directe avec l'environnement, à injecter de l'épaisseur et du sens dans nos déplacements. L'enjeu est alors pour les villes de trouver les moyens d'augmenter la texture du trajet à effectuer, notamment par le biais de l'aménagement ludique de leurs espaces publics. Ces aménagements ponctuent de manière judicieuse les cheminements utilisés au quotidien par les citoyens.

Pour donner chair à nos propos, nous nous concentrerons sur deux types d'actions en particulier :

- des opérations de **rééquilibrage entre les fonctions de transit et de séjour**, illustrées par l'exemple idéal-typique de **Mur Island à Graz**, puis avec deux exemples plus opératoires pris à **Lyon** et à **Zurich** ;
- des opérations qui misent sur des **aménagements éphémères** pour changer les modes d'appropriation de la ville, avec les exemples emblématiques de **Paris-Plages à Paris** et du **Festival Arbres & Lumières à Genève**.

Trouver le juste équilibre entre transit et séjour

L'homme se repose, l'homme se meut, c'est tout.

Ildefonso Cerdà

Marcher va de pair avec le fait de s'arrêter pour mieux profiter de la ville et de tout ce qu'elle a à offrir. Nous pensons que parmi les conditions essentielles à une bonne ludification des villes (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître), se trouve, avant toute chose, la recherche d'un bon équilibre entre transit et séjour. Il ne suffit pas de traverser aisément des espaces, encore faut-il pouvoir s'y attarder. Et inversement, de bons espaces de séjour urbain se doivent d'être facilement accessibles à pied et de faciliter leur traversée par ceux qui ne font que passer... mais qui pourront y séjourner un autre jour.

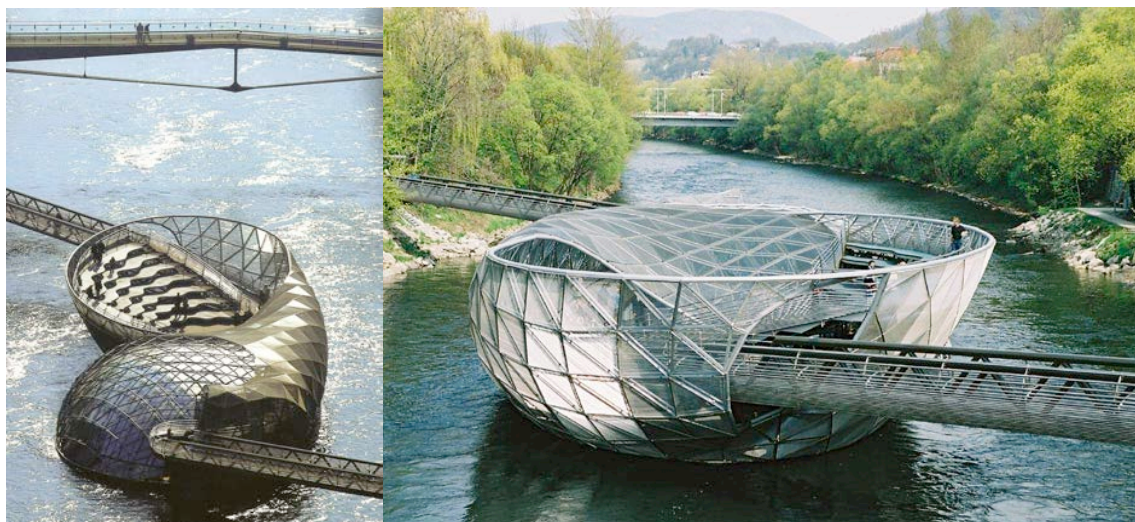


Figure 50 –Mur Island © Ville de Graz / Elvira Klamming. Source : <http://www.graz03.at>.

Mur Island est un bel exemple d'un espace palimpseste au design innovant destiné à équilibrer les fonctions de transit et séjour. Cette coquille de 550 tonnes d'acier, organiquement tordue, posée au beau milieu de la rivière Mur, questionne la notion même de pont. Nichés sous son dôme, la coquille accueille un théâtre à ciel ouvert et un café. Dans le zigzag entre le dôme et le bol, une aire de jeux pour enfants a été installée. D'après Vito Acconci, l'artiste qui l'a conçu, ces trois espaces distincts sont à considérer dans leurs relations. La volonté des concepteurs, dans cet espace en mouvement, était de construire un objet également changeant (l'île peut flotter si le niveau d'eau monte). Le projet a été commandé pour célébrer par une icône pérenne Graz 2003, Capitale Culturelle d'Europe, sur la base d'une idée de Robert Punkenhofer d'Art & Idea.



Figure 51 - « La Lampe » par Luxera, AB et la ville de Malmö (Suède)
© Sonia Lavadinho, Fête des Lumières 2010, Place Béraudier / Parvis de la Gare Part-Dieu, Lyon

Parrainée par « Gares et connexions », branche de la SNCF en charge de la rénovation des 3 000 gares ferroviaires du réseau français, cette installation a été conçue par le service de l'éclairage de la ville de Malmö en partenariat avec l'association Luxera, avec Johan Moritz, designer lumière et Bertil Göransson. Le projet voulait répondre à la question : « Que se passe-t-il lorsque un objet du quotidien investit l'espace public ? ». Pour le découvrir, les concepteurs invitent les passants à s'installer sous la lumière douillette de la Lampe... qui fait tout de même 6 mètres de haut ! Cette installation joue habilement sur la transition entre transit et séjour, en réinterrogeant avec subtilité la fonction première de ce parvis trop nu où les passants ne font d'habitude que passer.



Figure 52 - Café ombragé © Sonia Lavadinho, 2008, station de tramway, Zurich

Un aménagement respectueux de la présence d'un arbre séculaire apporte à la fois de la lumière et de l'ombre bienfaisante à ce café qui agrmente une station de tramway à Zurich. Ce dispositif permet d'attendre (voire de s'attarder) en lisant son journal, en bavardant avec des amis ou simplement en regardant défilier la ville.

Des aménagements éphémères pour expérimenter la ville autrement

Et si, soudain, la ville devenait tout autre ? Si les lieux anodins que nous parcourons tous les jours pouvaient, sous un simple coup de baguette magique, se transformer en lieux insolites, que souhaiterions-nous pour notre rue, notre quartier, notre parcours quotidien jusqu'au travail ou à l'école ? Voilà le défi auquel les aménagements éphémères se proposent de répondre de manière ludique, l'espace de quelques jours ou de tout un été, pour que les habitants et les autres usagers des espaces ainsi reconvertis puissent envisager le changement en connaissance de cause. Confronter le lieu réel aux usages tant rêvés, ou tant craints, pour se rendre compte que oui, contre toute attente, le lieu ainsi aménagé répond à un besoin, à un désir que l'on ne s'imaginait parfois pas avoir en son for intérieur. Aux premières loges, habitants et commerçants peuvent confronter leurs imaginaires à ce qui se passe au quotidien sous leur fenêtre ou sur le pas de leur porte. Cela permet aussi d'entamer sur de bonnes bases les discussions avec les autorités menant à un éventuel changement pérenne destiné à améliorer les conditions de vie du quartier ou de la ville dans son ensemble.

Paris-Plages : la mer à côté de chez soi

Paris-Plages – la Ville de Paris utilise l'expression au pluriel car l'opération se déroule simultanément sur deux sites parisiens, la voie Georges Pompidou qui borde les quais de la Seine et les bassins de la Villette – constitue l'opération éphémère par excellence. Elle a su marquer les esprits et susciter partout en Europe et ailleurs une forte émulation au cours de la décennie écoulée. Lancée en 2001 à l'initiative de Bertrand Delanoë lors de son élection à la mairie de Paris, l'opération égaye depuis chaque été la capitale, offrant ainsi gratuitement à des millions de parisiens et de visiteurs tous les agréments d'une plage sans pour autant devoir sortir de la ville. En 2010, ce ne sont pas moins de 2 800 mètres de voies qui ont été aménagées en bord de Seine et 1 500 mètres de quais autour du bassin de la Villette. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 1350 tonnes de sable, 350 transats, 250 parasols, 40 hamacs et autant de palmiers, 6 000 livres lus à la bibliothèque itinérante et plus de 200 000 participants aux activités sportives. Avec plus de 150 000 visiteurs par jour, Paris-Plages est une opération dont le succès ne se dément pas. Elle est soutenue par de nombreux sponsors qui y vont chacun de leur « grain de sable » pour offrir à la population un paysage décalé où la bonne humeur et la mobilité douce règnent, remplaçant les tuyaux d'échappement et les klaxons qui polluent la voie rapide Georges Pompidou durant le reste de l'année.

D'un coût total de 2,5 millions d'Euros, dont quasi la moitié est assurée par des fonds privés, Paris-Plages continue, année après année, à susciter l'adhésion massive des parisiens. Pourtant, lors de son lancement, les voix sceptiques étaient nombreuses à prédire le naufrage certain de cette « folie démesurée » proposée par le maire. D'abord considérée comme une boutade – « Fermer la voie rapide, vous plaisantez ? », Paris-Plages est aujourd'hui imitée par bien des villes, grandes et petites, qui n'hésitent plus à fermer leurs avenues au trafic pour avoir l'« été à la mer » sur le bord de leurs trottoirs.



Figure 53 –Cours de danse à Paris-Plages © Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons, 2008

L'ambiance festive de Paris-Plages lâche les corps dans un cours de danse improvisé. Les spectateurs nombreux ne tarderont pas, eux aussi, à être entraînés dans le spectacle par quelque danseur à la recherche d'un partenaire. La plupart se prêtent au jeu de bonne grâce, d'autres restent en retrait et se contentent d'observer. Des dizaines d'activités sportives et de loisirs sont ainsi proposées chaque jour aux parisiens qui fréquentent Paris-Plages. Elles sont généralement prises d'assaut par des participants qui y adhèrent avec enthousiasme. Les nombreuses buvettes offrent l'opportunité de rafraîchir danseurs et spectateurs en cas de besoin. Ces « vacances actives » ne sont cependant pas du goût de tous. La grande majorité des visiteurs opte plutôt pour les transats ou les chaises des terrasses.



Figure 54 -Coin de jeux à Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010

A Paris-Plages, nous pouvons observer beaucoup de comportements liés au *togetherness*, puisqu'en leur grande majorité les visiteurs viennent en famille ou entre amis. Pour des milliers d'enfants et leurs parents, un peu de sable et un bout de ciel bleu, ne serait-ce qu'en carton, créent une atmosphère évocatrice d'un ailleurs dont les quelques mètres carrés suffisent à créer une ambiance de vacances. Bien entendu, personne n'est dupe de la supercherie. C'est plutôt la « suspension volontaire de l'incrédulité » que nous avons décrite plus haut qui est à l'œuvre ici. « Nous savons bien », pourraient dire les parents, « que ce bout de carton bleu n'est pas un ciel et que ce bout de sable n'est pas une plage, mais quand même... ». L'espace d'un instant, les acteurs y croient, et la dimension performative de leurs actions délimite un cadre de possibilité pour « accomplir cette réalité ».

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 55 -Transat sur Seine, Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010



Figure 56 -Les tout-petits se mettent aussi à lire à Paris-Plages © Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons, 2008

Lire un livre emprunté à la bibliothèque tout en profitant du soleil et de la Seine à quelques pas, voilà un programme qui plaît autant aux adultes qu'aux enfants. Au total, ce sont plus de 6 000 livres qui ont été lus par les usagers de Paris-Plages durant l'été 2010.

L'aménagement temporaire, comme nous le voyons, n'est pas nécessairement vécu comme un handicap,

pourvu qu'il soit proposé et reçu comme un événement « extra-ordinaire » dont il faut profiter tant qu'il dure, pourvu aussi et surtout que sa récurrence régulière l'inscrive dans les mémoires et dans les pratiques. L'extraordinaire engouement des Parisiens pour l'opération Paris-Plages, analysé par Michèle de la Pradelle et Emmanuelle Lallement (2004, 2007) comme « la célébration d'un objet absent », en référence au titre éponyme de leur article dans l'ouvrage collectif *Objets et Mémoires* (Debary et Turgeon, 2007) montre qu'il est possible, par la mise en œuvre d'une stratégie que les auteurs nomment « détournement festif », d'inviter toute une population à s'approprier symboliquement un espace ordinairement réservé à l'automobile et à lui faire comprendre ainsi qu'il n'y a pas de nécessité absolue en matière de circulation et d'accessibilité routière. Selon les auteurs, ces détournements proposent de faire de ces lieux « autre chose que ce qu'ils sont, quelquefois même précisément ce qu'ils ne peuvent pas être ordinairement » (De la Pradelle et Lallement, 2007, p. 197).

Ainsi l'aménagement temporaire, en même temps qu'il fait entrevoir un futur possible, porte en lui les germes d'un retour prochain au *statu quo*. Cependant nous pensons que c'est dans sa récurrence que réside la véritable préfiguration d'un autre possible. En réinvestissant chaque année les quais de la Seine et le bassin de la Villette, Paris-Plages s'intègre ainsi dans une politique à long terme menée par la ville de Paris. Celle-ci consiste à faire comprendre aux habitants de manière ludique que la priorité est désormais aux transports en commun, aux vélos et aux piétons. « Alors que la journée annuelle sans voitures est souvent perçue par les habitants comme un échec, à Paris comme ailleurs, l'opération Paris-Plages fait vivre aux Parisiens de manière concrète « comment ce serait si ... la voiture ne dominait plus la ville » (Lavadinho et Winkin, 2008). Même s'il s'agit dans l'un et l'autre cas de fiction en grandeur réelle, la journée sans voitures apparaît comme une aberration, parce que son irréalisme n'est pas compensé par un rêve. En revanche, Paris-plages propose une utopie concrète et chacun y participe sur le mode de la dénégaration, qui est le principe essentiel de la mise en enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b). « Nous savons bien », semblent dire les Parisiens, « que nous ne sommes pas à la plage (et que l'on ne peut pas mettre une plage au milieu de Paris) – mais quand même ». Les Parisiens font comme si, tout en sachant pertinemment bien qu'il s'agit d'une fiction limitée dans le temps et dans l'espace. Alors que la journée sans voitures peut être comprise comme un aménagement palliatif, parce qu'elle n'est vécue que comme un ensemble d'interdictions frustrantes, sans valeur ajoutée, l'opération Paris-Plages compense largement, par ses résonances imaginaires, les embouteillages supplémentaires qu'elle suscite pendant plusieurs semaines » (Lavadinho et Winkin, 2005, p. 5).

Malgré les protestations de certaines catégories de la population (commerçants, chauffeurs de taxi, compagnies de livraison), l'engouement est tel que sa reconduction annuelle est demandée et que l'effort amorcé par les pouvoirs publics est prolongé par une surenchère entre sponsors privés. Si cet aménagement est systémique, ce n'est pas seulement parce qu'il est enchâssé dans une politique publique cohérente, mais c'est aussi parce qu'il entraîne de plus en plus d'acteurs privés à rejoindre le mouvement et à accroître son amplitude collective.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Avec Arbres & Lumières, c'est toute la Ville de Genève qui s'illumine pour Noël

Le Festival Arbres & Lumières à Genève est, dans un registre cette fois-ci hivernal, un autre aménagement éphémère très réussi, qui laisse des traces pérennes dans l'imaginaire des habitants et des chalands qui fréquentent en nombre les rues de la ville lors de la période de Noël. Ayant fêté sa 10ème édition en 2010, ce festival fait désormais figure de rendez-vous incontournable des genevois. Il dément ainsi avec éclat l'idée reçue que l'hiver serait une saison qui n'encourage pas les marcheurs à profiter pleinement de ce que la ville a à offrir.

Le festival Arbres & Lumières, en confiant à des artistes le soin de parer des arbres de leurs créations sur les places les plus emblématiques de la ville, anime de tous ses feux des lieux qui passent d'habitude inaperçus au quotidien. Les nuits genevoises prennent ainsi une saveur particulière en cette saison, en emportant résidents et touristes dans l'univers enchanteur du Festival. Chaque année, hêtres, platanes, peupliers et autres séquoias s'illuminent pendant la période de Noël grâce à l'inépuisable créativité contemporaine d'artistes suisses et européens qui invitent les passants à redécouvrir la ville sous une nouvelle lumière. La curiosité de découvrir comment chaque espace public et chaque arbre sera traité maintient l'intérêt vivant année après année.

Organisé par l'Association du Festival Arbres & Lumières, en collaboration avec les services de la Ville de Genève⁶⁶, son financement fait l'objet d'une forme originale de partenariat public-privé⁶⁷. Les organisateurs font appel à des institutions et des entreprises dont les sièges sociaux se situent à proximité de l'emplacement choisi pour l'intervention artistique, qu'ils leur demandent de parrainer. C'est ainsi une forme singulière d'attachement, presque intime, qui se développe entre chaque arbre métamorphosé et son sponsor.

Au départ, il y avait cette volonté de concevoir la ville comme une œuvre d'art et de désigner les arbres comme un support naturel idéal pour établir un dialogue avec les passants. Le charme de ce festival tient d'ailleurs pour beaucoup à sa dimension participative. La population est invitée à se manifester, soit par le biais du concours de photographie amateur qui accompagne le Festival, soit par le biais des installations artistiques elles-mêmes. En effet, celles-ci demandent souvent des actions concrètes de la part des passants, qui s'en donnent à cœur joie pour actionner leviers et autres manivelles, enfourcher des vélos qui illuminent les arbres au gré du tour de roue ou encore envoyer des sms que ces derniers retransmettent sur leurs branches à la ville toute entière.

A l'occasion de la première édition du Festival, nommé alors Christmas Tree Festival, 18 artistes de renom ont été invités à exprimer la beauté, la poésie, à bousculer les idées reçues et l'espace urbain en métamorphosant une centaine d'arbres de la ville de Genève. Rebaptisé Festival Arbres & Lumières

⁶⁶ Au sein de la Ville de Genève, divers départements collaborent à la réalisation de ce Festival : le Département de la cohésion sociale, de la jeunesse et des sports, le Service des espaces verts de la Ville de Genève, le Département des constructions et de l'aménagement, en particulier la Section éclairage public et illuminations du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

⁶⁷ Des institutions actives dans la banque et la finance (Clariden Leu, Mirabaud, Barclays Wealth, Julius Bär) font partie des partenaires, ainsi que des entreprises (Caran d'Ache, le groupe G. Dentan). Les partenaires peuvent changer d'une année à l'autre, mais en majorité, ils sont associés au projet depuis plusieurs années.

depuis l'édition 2004, l'objectif de la manifestation est depuis resté le même : aller à la rencontre du public, le faire réfléchir en lui proposant des ouvertures culturelles au détour d'un site arboré et en allant au-delà d'une simple manifestation à cette époque particulière de l'année. Tout en mettant l'art à la portée de tous, l'objectif se veut également festif puisqu'il s'agit d'animer la ville et d'apporter aux visiteurs du Festival animations, musique et rencontres.

Ce festival unique en son genre, qui a pu compter avec la participation d'artistes prestigieux comme l'Allemand Nils Udo, le Japonnais Keiishi Tahara, l'Espagnol Jaume Plensa, les Genevois John Armleder et Christian Marclay ou encore, les Français Daniel Buren, Jean-Luc Vilmouth, Claude Lévêque et Laurent Fachard, a depuis fait des émules ailleurs en Europe, avec notamment une édition au Luxembourg en 2008.



Figure 57 -« Réminiscence », de Thierry Metral © David Houcheringer, 2010, Jetée des Pâquis, Genève

L'artiste français Thierry Metral intervient depuis plus de 20 ans en collaboration avec des artistes et plasticiens autour de sa passion, l'éclairage. Son inspiration lui vient en contemplant la nature. Ces stalagmites absorbent les couleurs et les diffusent, en les rendant à la nature. Témoins des saisons qui passent, les troncs et racines des arbres nous interpellent sur la fuite du temps : leur murmure affirme que chaque minute est précieuse, tandis que la lumière rappelle la sève en une ode à la vie.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

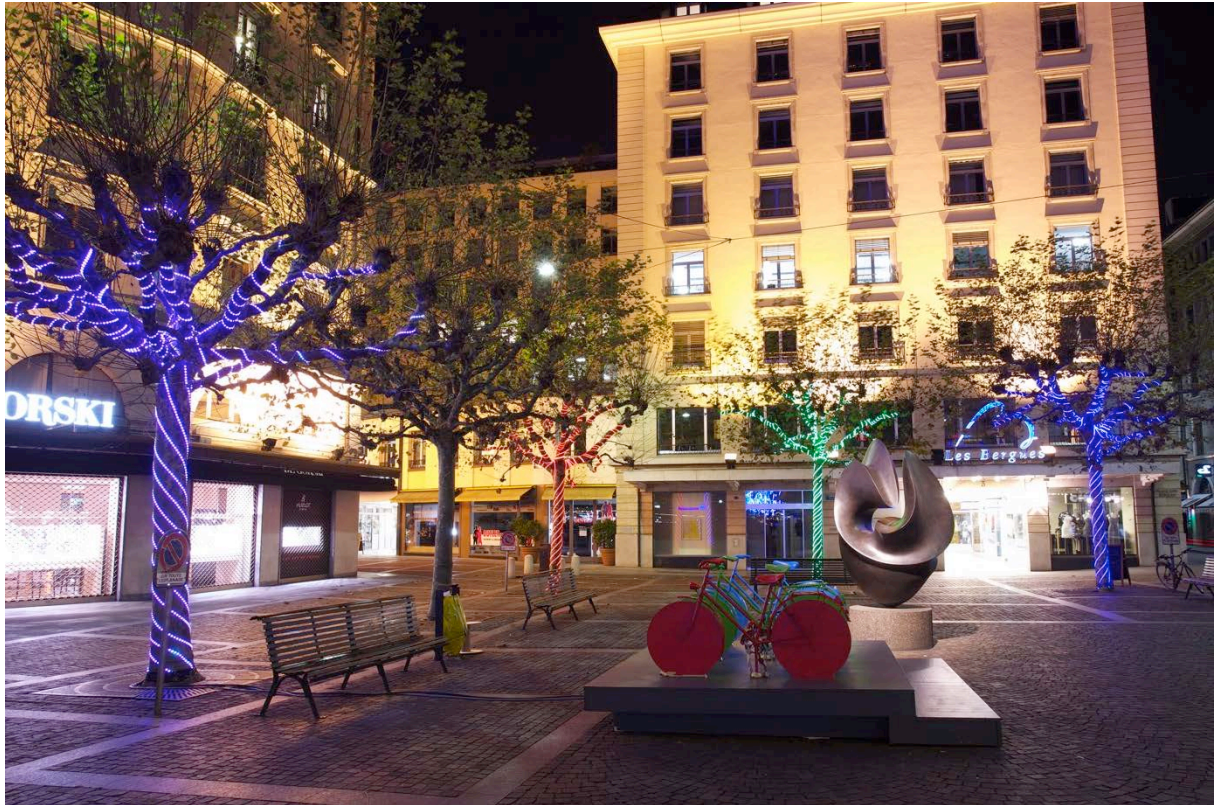


Figure 58 –« RVB », de Alexandre Hurzeler © David Houcheringer, 2010, Place des Bergues, Genève

Diplômé d'Architecture de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Alexandre Hurzeler a travaillé à New Taipei, Lausanne et Genève. En 2010 il fonde e-brid.org, une organisation dédiée à la conception et réalisation de projets à la croisée entre architecture, design et art. Son projet RVB – Rad, Vélo, Bike – propose aux passants de composer eux-mêmes en pédalant leurs propres combinaisons de couleurs. Des variations dynamiques infinies sont obtenues en appliquant le principe simple de la synthèse additive trichrome : lorsque les trois couleurs primaires se mélangent, leurs intensités sont additionnées et le mélange à même intensité produit de la lumière blanche. Cette installation ludique a suscité beaucoup d'engouement auprès des passants, qui se mettaient à plusieurs pour l'essayer, alors que les commentaires des spectateurs allaient bon train.

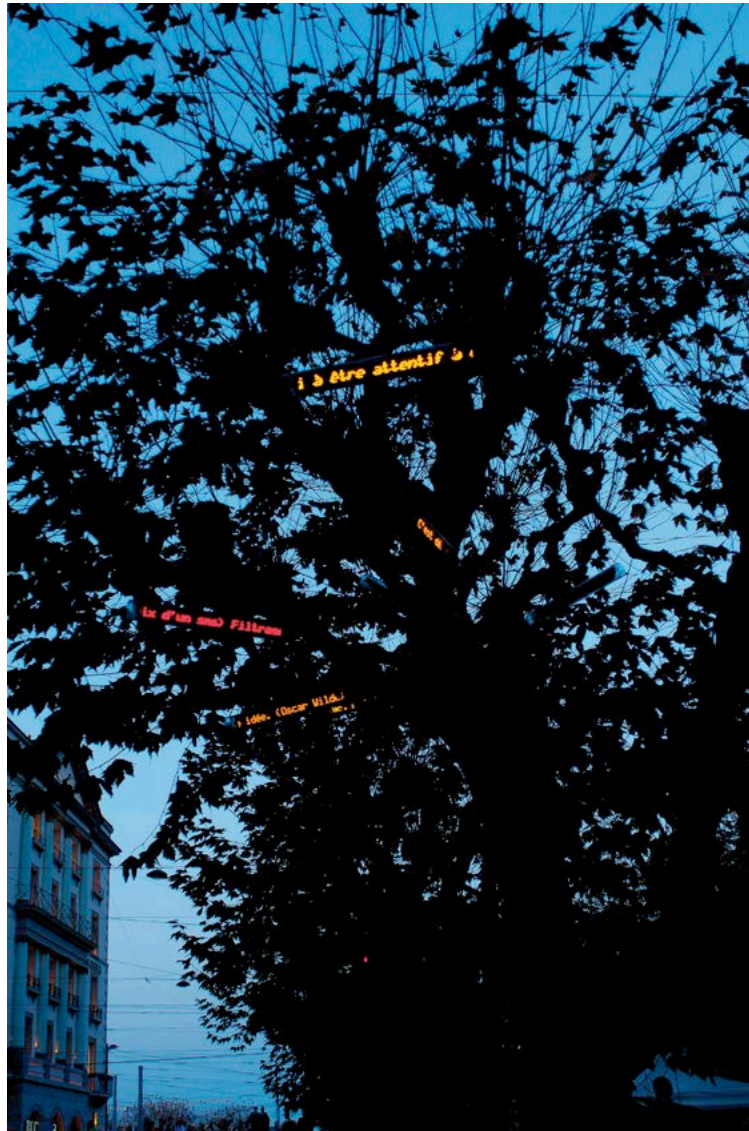


Figure 59 -« Arborescence », de HEAA © David Houcheringer, 2006, Place Longemalle ; Genève

Conçue par les étudiants de la Haute École d'Arts Appliqués de Genève, cette installation joue sur l'interactivité. Elle fait réfléchir de manière ludique sur la portée symbolique des messages dans notre monde de plus en plus façonné à la fois par les messages publicitaires et les réseaux sociaux. Les passants pouvaient ainsi lire des citations d'auteurs connus et même dialoguer avec les arbres via des sms. Après avoir gagné le feu vert des modérateurs, leurs messages étaient retransmis toute la nuit durant... Des conversations par arbres interposés se sont ainsi engagées entre les passants, tandis que certains n'hésitaient pas à interpeller leurs amis et connaissances au bout du fil : « Viens Place Longemalle, cet arbre à sms vaut le détour. Je viens d'y poster un message pour toi... ».

CONCLUSION : LA LUDIFICATION, UN OUTIL EFFICACE POUR DONNER ENVIE DE MARCHER

Un complément intéressant de toutes les autres incitations à la marche urbaine est la *ludification* qui rend le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur en faisant appel à sa curiosité naturelle et à son sens de la découverte. Ce recadrage ludique peut être éphémère – le « festif ». Il s'appuie alors sur un événement ponctuel mais qui revient généralement au fil des saisons, assurant ainsi une sédimentation au sein de la carte mentale des usagers. Il peut aussi devenir permanent – l'« éternel », en s'extrayant du temps historique où il se situe. Il assume alors, par son caractère hétérotopique, une dimension qui « enchante » les marcheurs et leur permet de s'extraire à leur tour de leur quotidien.

Cette ludification vient renforcer les stratégies de cabotage urbain, en incitant à une plus grande acceptabilité du prolongement du temps de la marche et à une action de découverte de l'environnement urbain. Un juste équilibre entre *transit* et *séjour* sera en tout état de cause à rechercher, en accord avec le caractère palimpsestique de l'espace investi par les citoyens marcheurs.

CONCLUSION : DES CONCEPTS OPERATOIRES POUR SAISIR LA MARCHÉ

La confrontation des apports théoriques et de la pratique du terrain nous a permis, au fil des différents chapitres qui composent ce mouvement II, de faire progresser et d'enrichir les concepts liés à la marche en ville.

La *vitesse contextuelle* permet de traiter de l'accessibilité à des réalités déterminées et non pas de la vitesse dans l'absolu ; ce concept est en relation étroite avec celui de l'urbanité, car il est lié aux sociabilités et à une culture de « l'être ensemble » qui répond aux aspirations des habitants de l'urbain contemporain ; dans cette logique, la marche est un mode doté d'atouts, car elle est très supérieure aux autres modes en terme d'accessibilité directe : tant vis-à-vis des véhicules individuels, handicapés par les embouteillages et la recherche de stationnement, que même vis-à-vis des transports publics, sujets aux ruptures de charge et aux contraintes de rigidité des infrastructures.

La *marche texturisée* offre une prise sur les espaces et les attracteurs rencontrés au fur et à mesure de la progression du piéton. Son pendant, l'*espace palimpseste*, évoque les multiples usages qui peuvent se dérouler, simultanément ou non, sur ce type d'espace public. Ce cumul des fonctions enrichit nettement l'espace : il lui donne ses « lettres d'urbanité » en cumulant des raisons multiples d'« être-là ». Activités, sociabilités et rencontres se combinent pour augmenter les motifs de séjour. Ainsi la qualité de ces espaces en fait des attracteurs pour les piétons, qui ont d'autant plus tendance à s'y rendre à pied que les temporalités étendues renforcent encore l'intensité du lieu (Marzloff, 2005 ; Lavadinho, 2009a).

Le *cabotage urbain* est une notion fondamentale pour la marche, car c'est ce qui fait sa spécificité par rapport aux autres modes de déplacement. Il s'agit là de définir les comportements des marcheurs en fonction de leurs stratégies, du rythme qu'ils adaptent aux attracteurs rencontrés, des enchaînements qu'ils en extrapolent. Le développement du cabotage urbain est particulièrement utile en périphérie, pour introduire du rythme dans des espaces souvent trop monotones. Le processus a été abordé par trois entrées : la latéralisation qui permet de compléter la marche elle-même par d'autres activités, la ludification qui anime les itinéraires et la texturisation qui rythme ces mêmes itinéraires.

La *signalétique intuitive* permet d'offrir au marcheur des *feedbacks* constants et non équivoques au fil du déplacement ; elle utilise les éléments du milieu urbain environnant, quotidien ou non, comme références pour le trajet à emprunter. Elle s'appuie sur les stratégies de cabotage urbain.

La *ludification* vient en appui de la texturisation, en créant une interaction entre le marcheur et son environnement direct, ce qui suscite un lien émotionnel qui rythme le trajet et motive l'utilisateur dans sa

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

progression ; ensuite, la mémoire émotionnelle permet de reproduire le parcours et de fidéliser l'utilisateur à celui-ci. Une plus forte acceptabilité de la marche en ville et de son prolongement découle donc de la ludification qui opère selon les principes que nous avons décrits lors de la présentation de l'ingénierie de l'enchantement.

L'ensemble de ces concepts va maintenant nous permettre d'aborder le domaine opérationnel des échelles de la marche.

MOUVEMENT III

LES ECHELLES DE LA MARCHE

*Marcher est peut-être – mythologiquement – le geste le plus
trivial, donc le plus humain.*

Roland Barthes

INTRODUCTION

Une fois les concepts qui gravitent autour de la marche urbaine exposés, il nous faut aborder à l'aide d'exemples concrets la graduation des échelles.

Pour le marcheur urbain, la première échelle est sans aucun doute celle de son propre corps qui est d'ailleurs aussi son « véhicule ». De plus le corps est l'« outil » idéal pour une approche de type multisensorielle, qui trouve toute son application dans le fait de marcher et d'être en contact étroit avec les lieux traversés.

La graduation des échelles se poursuit avec la rue, puis le quartier et la ville : ignorer le concept de rue ne paraît pas « viable », car il s'agit là de l'élément premier de la structure urbaine, celui où les concepts de la marche s'appliquent tel l'alphabet pour l'approche d'une langue. Le quartier est une entité intermédiaire à la fois très puissante et difficile à cerner avec exactitude, tandis que la ville s'ouvre désormais sur la notion d'agglomération, avec l'apport des bassins de vie fonctionnels : l'agglomération offre une échelle incontournable aujourd'hui pour notre quotidien, où centre et périphérie apportent chacun leur spécificité et où le développement de la marche est particulièrement enrichissant à analyser.

De nouvelles centralités apparaissent à ces différentes échelles avec des expériences innovantes, telles que les zones de rencontre, les nouveaux attracteurs urbains et les interfaces multimodales (Joseph, 1999). Ces nouvelles centralités peuvent apporter utilement une dimension structurante pour les quartiers environnants. Les coupures entre quartiers pourtant contigus peuvent quant à elles être minimisées par le biais des agrafes urbaines, qui offrent un réel apport à l'échelle déjà citée de l'agglomération.

Nous allons pouvoir maintenant analyser ces différentes échelles avec l'appui d'exemples concrets puisés dans nos études de terrain.

L'URBAIN, DU CORPS AUX GRANDS TERRITOIRES : LES ECHELLES IMBRIQUEES QUI FONDENT LA QUOTIDIENNETE

Les mots « ville, faubourg, banlieue, péri-urbain » ne nous servent plus à grand-chose, tant les réalités sociales et culturelles qu'ils désignent sont déconnectées des réalités spatiales, elles-mêmes souvent a-géographiques (...). Il en est de même pour tout ce qui concerne les trajets quotidiens : le « quartier », le « logement », les « espaces publics », etc. Tous ces termes disent plus que leur définition. Le mot « quartier » dessine une géographie des parcours qui rythme les temporalités de la ville de tous les jours. Le mot « quartier » n'englobe pas nécessairement les relations de voisinage pour la simple raison que le voisinage peut dorénavant être distant. Je suis proche, par Internet ou le téléphone portable, de quelqu'un qui réside à des kilomètres de chez moi, je peux le joindre aussi facilement que mon voisin.

Thierry Paquot

INTRODUCTION

Les territoires de la vie quotidienne retrouvent aujourd'hui un certain degré d'hospitalité multimodale. Nous verrons que cela passe essentiellement par de nouvelles modalités de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁶⁸ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) et de régulation de la vitesse (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.)⁶⁹. Les disciplines consacrées à l'aménagement urbain ont su évoluer ces dernières années pour accompagner ces changements dans la façon d'envisager l'équilibre au sein de l'espace public entre espace de transit et espace de séjour. De nouveaux dispositifs de cohabitation entre les différents modes de transport ont été introduits, souvent avec succès.

Les grands territoires qui composent le bassin fonctionnel s'articulent quant à eux, par une délocalisation des fonctions, notamment de la culture et des achats, bien souvent critiquées. Cependant, on peut aussi apprécier la constitution de ces centralités périphériques comme une opportunité pour développer la marche comme pivot de la multimodalité à l'échelle de l'agglomération.

En effet, c'est à travers quatre degrés permettant d'appréhender la marche, à savoir, le rôle du corps, de l'espace quotidien, du lieu de rencontre et du bassin de vie, que l'on peut développer, à l'aide du concept

⁶⁸ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁶⁹ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Energie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

de l'itération « proximité & connectivité », une accessibilité forte à l'agglomération toute entière. De fait, il s'agit de donner une plus grande liberté de mouvement aux individus, en tenant compte de la complexité de leurs pratiques et en élargissant l'univers des possibles.

LE CORPS, ECHELLE ONTOLOGIQUE DE LA MARCHÉ⁷⁰

Ce lieu que Proust, doucement, anxieusement, vient occuper de nouveau à chacun de ses réveils, à ce lieu-là, dès que j'ai les yeux ouverts, je ne peux plus échapper. Non pas que je sois par lui cloué sur place – puisque après tout je peux non seulement bouger et remuer, mais je peux *le « bouger »*, *le remuer*, le changer de place –, seulement voilà : je ne peux pas me déplacer sans lui ; je ne peux pas le laisser là où il est pour m'en aller, moi, ailleurs. Je peux bien aller au bout du monde, je peux bien me tapir, le matin, sous mes couvertures, me faire aussi petit que je pourrais, je peux bien me laisser fondre au soleil sur la plage, il sera toujours là où je suis. Il est ici irrémédiablement, jamais ailleurs. Mon corps, c'est le contraire d'une utopie, ce qui n'est jamais sous un autre ciel, il est le lieu absolu, le petit fragment d'espace avec lequel, au sens strict, je fais corps.

Michel Foucault

C'est avec ces paroles que Foucault ouvre le 7 décembre 1966 sa conférence radiophonique « Les corps utopiques » sur France Culture. Pour Foucault, l'utopie première est celle d'un lieu hors de tous les lieux, mais surtout d'un lieu où le corps serait *sans corps* (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 10).

Le corps est ainsi pour Foucault la référence spatiale première face à laquelle toutes les autres spatialités s'organisent. « C'est autour de lui que les choses sont disposées, c'est par rapport à lui qu'il y a un dessus, un dessous, une droite, une gauche, un avant, un arrière, un proche, un lointain. Le corps est le point zéro du monde, là où les chemins et les espaces viennent se croiser (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 18).

La capacité de déambuler par nos propres moyens nous fournit, déjà dans nos toutes premières années, nos premiers émois liés à un espace que l'on maîtrise – la place de jeux, le parc au coin de la rue ou la place en bas de chez soi – et génère nos premiers soupçons de liberté. Nous découvrons, en tant qu'êtres doués de mouvement, posséder un libre arbitre qui nous permet de nous mouvoir où bon nous semble et d'évoluer au sein d'un monde urbain qui demeure, végétal ou minéral, toujours figé, par essence immobile. Cependant, cette liberté si fraîchement acquise est immédiatement contrainte par des règles de société qui dictent le « mouvoir » ensemble. Se mouvoir, dans un environnement urbain, est un processus extrêmement codé, comme nous avons pu le constater avec l'analyse de Samuel Bordreuil (2010) dans le chapitre dédié au *togetherness* au mouvement I.

En sus de ces compétences sociales acquises dès la première enfance qui nous préparent à « l'être-

⁷⁰ Une version antérieure remaniée de cette section a été publiée sous forme d'article pour le catalogue de l'exposition montréalaise **Actions : Comment s'appropriier la ville**. Lavadinho S. (2008e). « Le marcheur urbain, actant de la ville ». In Borasi G., Zardini M., (dir.), *Actions : comment s'approprier la ville*, Centre Canadien d'Architecture/SUN, Montréal/Amsterdam.

ensemble » en mouvement, nous avons développé au cours de nos vies de citoyens quantité de compétences techniques pour déchiffrer les codes de ce monde urbain qui nous entoure, un monde orienté, fléché, contrôlé, un monde rendu visible dans ses axes et ses nœuds. Ses rues, ses places nous sont connues, nous palpons ses tissus, nous goûtons ses textures, nous disposons d'outils sensoriels et cognitifs pour le comprendre et l'intégrer dans l'univers de nos pratiques quotidiennes.

Pour Henri Lefebvre, c'est à partir du corps que se perçoit et que se vit l'espace ; c'est donc à partir du corps que l'espace se produit (2000 (éd. orig. 1974), p. 190). Si l'espace ainsi incorporé devient intelligible, notre propre corps, en revanche, bien que véhicule premier permettant l'appropriation de la ville par le mouvement, reste à nos yeux une matière obscure. Sous son écorce de peau qui veille à la surface de notre conscience perceptive, comment fonctionne-t-il ? On le sait sans le savoir vraiment, car nous ne le percevons jamais avec ce degré de réflexivité cénesthésique qui permettrait l'accès aux mouvements intimes au sein de nos propres artères. Ce rêve d'apprenti-sorcier explique peut-être l'attraction qui motive certains à filmer la ville sous toutes ses coutures, comme d'autres filment les opérations qu'ils subissent, dans une tentative extrême de se rendre visible à soi-même.

Pour Michel de Certeau, les pratiques urbaines, qui sont avant tout des pratiques corporelles, sont inséparables d'une culture de l'ordinaire (les pratiques, l'expérience) qui passe par le corps. Dès lors, l'enjeu devient celui de comment voir et parcourir un lieu afin qu'il devienne un espace pratiqué ? (Mongin in Paquot et Younès, 2009, p. 104). De Certeau identifie des pratiques qui permettent de créer du mouvement et, partant, de créer des mises en relation. Les lieux deviennent ainsi des espaces pratiqués grâce à des *arts de faire*, du nom du sous-titre de son ouvrage éponyme (De Certeau, 1990, (éd. orig. 1980), cité par Mongin in Paquot et Younès, 2009, p. 107). C'est dans cette optique que Michel de Certeau se penche sur la pratique de la marche et en particulier sur les énonciations piétonnières et les rhétoriques cheminatoires chères à Jean-François Augoyard, que ce dernier analyse avec beaucoup de finesse dans son ouvrage *Pas à Pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* (1979).

Comment retrouver alors un corps urbain à partir de la pluralité de ces marches ? De Certeau voit deux manières de faire : soit on consomme ce qui manque dans des images, celles de la publicité urbaine ou du logo qui cherche à faire office d'imaginaire manquant de la ville. Soit on en appelle au lieu-dit, au nom de la ville, porteur de sens (de Certeau, 1990 (éd. orig. 1980), p. 189). De Certeau suit ainsi Bachelard lorsqu'il affirme que la ville doit avoir un nom et des *topoi* qui activent le discours de la ville et renvoient à des noyaux mythiques : ceux de la légende, du souvenir et du rêve (de Certeau, 1990, (éd. orig. 1980), p. 191, cité par Mongin in Paquot et Younès, 2009, p. 111). Il nous faut, en effet, relever l'importance de la mémoire du corps telle qu'elle a été mise en évidence par Gaston Bachelard dans sa *Poétique de l'espace* (1998 (1^{ère} éd. 1957)). Pour Bachelard, la poétique de la présence des choses se tisse de toutes les dimensions apportées par la mémoire, s'enrichit de ce qu'apportent au présent les souvenirs du passé. Perception et imagination sont indissociables de la mémoire, à commencer par la mémoire du corps. Les rêveries chères à Bachelard sont ainsi activées et scandées par les mouvements du corps, ses gestes et rythmes. Un paysage urbain se laisse contempler d'autant mieux en le parcourant à pied, en marchant à

travers lui au rythme lent du corps (Dutertre, 2007). Ainsi Bachelard note : « Nous ne devons pas oublier qu'il y a une rêverie de l'homme qui marche, une rêverie du chemin » (Bachelard, 1998 (1^{ère} éd. 1957), p. 29, cité par Jean-Jacques Wunenburger in Paquot et Younès, 2009, p. 56).

La corporéité, échelle première de l'aménagement urbain

Du corps à la planète, l'individu est là, activement. Il est le passeur privilégié des spatialités, non seulement par le franchissement des frontières, mais aussi d'une échelle à l'autre ou d'une strate à l'autre.

Jacques Lévy

L'aménagement urbain se doit donc de toujours revenir à l'échelle première de la corporéité. Foucault insiste clairement sur ce point en substituant au regard trop éloigné et trop figé du *plan* le regard impliqué et proche des *usages* du projet : « On ne vit pas dans un espace neutre et blanc ; on ne vit pas, on ne meurt pas, on n'aime pas dans le rectangle d'une feuille de papier. On vit, on meurt, on aime dans un espace quadrillé, découpé, bariolé, avec des zones claires et sombres, des différences de niveaux, des marches d'escalier, des creux, des bosses, des régions dures et d'autres friables, pénétrables, poreuses. Il y a les régions de passage, les rues, les trains, les métros ; il y a les régions ouvertes de la halte transitoire, les cafés, les cinémas, les plages, les hôtels, et puis il y les régions fermées du repos et du chez-soi » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), pp. 23-24).

Aujourd'hui, la maison, la ville, constituent autant de seuils qui protègent notre corps de manière autrement plus étendue et autrement plus efficace que le seuil de la caverne. Ces seuils nous écartent irrémédiablement des arbres et des bêtes, que nous ne connaissons plus que médiatisés. La nature, auparavant si sauvagement concrète, devient une notion abstraitement domestiquée. Seul un tremblement de terre, ouragan ou autre tsunami, en somme un mouvement majeur, là encore, mais qui nous est profondément étranger et totalement indépendant de notre volonté, nous rappelle que nous ne sommes pas maîtres de notre corps urbain, comme nous ne sommes pas maîtres de notre corps tout court.

Comment retrouver un semblant de maîtrise de cette corporéité urbaine ? Il s'agit dès lors, en faisant corps avec la ville, de donner sens au corps, un sens qui ne peut être que dynamique. C'est la mobilité, et en particulier la marche urbaine, qui à travers son engagement du corps offre la première une interface permettant à l'homme et à la ville de s'interpénétrer. Dans le mouvement qui recompose sans cesse cette relation émerge une image de la ville qui fait sens : cette représentation permet à l'homme de nouer son corps au corps de la ville en un véritable engagement urbain, subtil jeu de regards, de frôlements, d'évitements, de rendez-vous manqués, de quasi-certitudes ou de hasards heureux où se loge cette qualité urbaine entre toutes : la sérendipité chère à Jacques Lévy. Pour cet auteur, « les plus de la ville se situent dans la *serendipity*, c'est-à-dire dans l'accès non programmé et non cloisonné à l'information ainsi que dans les avantages d'interactions multisensorielles avec l'environnement qu'offre l'engagement des corps » (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 703).

Ne se contentant pas de forger le lien multisensoriel avec ce qui nous entoure, l'engagement corporel dans l'espace public comporte encore une autre dimension, celle de l'exposition à l'altérité. Les innombrables mouvements de la ville offrent autant d'opportunités aux rencontres et aux sociabilités. Les espaces publics, qu'il soient des hauts lieux ou des simples scènes de la vie quotidienne, deviennent dès lors autant de lieux où s'expose le corps : mon corps intime, vécu dans l'anonymat mais en même temps publicisé, un corps qui n'appartient qu'à moi seul mais que j'offre en spectacle à tous les regards, un corps qui en se donnant à voir aux autres me renvoie son image reflétée dans le regard d'autrui. De cette exposition à l'altérité on attend, à l'instar de Robert Park ou de Frank Lloyd Wright, qu'elle préserve avant tout le « droit à l'indifférence », « le secret de chacun », « l'étrangeté mutuelle des passants », « la superficialité des rapports sociaux », « l'apprentissage de l'incertain » (Da Cunha, 2010, p. 11).

Pour Thierry Paquot, le corps alterne constamment entre cette libération et cette discipline que lui imposent la ville et le regard d'autrui. Qu'il participe à son environnement ou qu'il cherche à s'en défendre, chaque individu vit donc la ville sur et dans son propre corps. Car c'est par son corps qu'il découvre le monde dans lequel il vit, c'est par son corps qu'il rencontre les autres et c'est encore par son corps qu'il cherche ses repères (Paquot, 2006, p. 4). Cette présence physique des individus dans la rue se retrouve dans l'*agora*, qui n'est pas, d'après l'analyse qu'en fait Thierry Paquot, un terme spatialisable. Issue d'un verbe grec *ageirein* qui signifie «rassembler», l'*agora* désigne le rassemblement, quel que soit l'endroit où il a lieu. L'*agora* a finalement la forme que les citoyens réunis composent avec leurs corps. Ce n'est que par extension qu'on prête le terme à un espace physique matériel comme pourrait l'être une place ou un marché, par exemple (Paquot, 2006, p. 17).

Appréhender la corporéité par la multisensorialité

Corps en mouvement ou immobiles. Les rues et les transports nous imposent leurs propres règles. Les corps, eux, cherchent à s'adapter ou à se rebeller. Tâche d'autant plus difficile dans une métropole au sein de laquelle, à la différence d'une ville de province où chacun connaît tout le monde, les hommes passent à côté les uns des autres sans se reconnaître, ni se connaître, dans un anonymat toujours plus chosifiant.

Thierry Paquot

Le corps urbain est avant tout visuel. Imagé, idéalisé, ce portrait de la ville ne comporte que son visage. Son corps, celui qui serait appréhendé par le goût, l'odorat, le tactile, est gommé. De la chair vivante de la ville il ne reste qu'une image iconique dont la symbolique ne fait plus référence à la texture de l'urbain, mais seulement à son reflet.

Le toucher est, pour l'architecte finlandais Juhani Pallasmaa, le monde sensoriel qui intègre notre expérience du monde dans celle de nous-mêmes. Même les perceptions visuelles se fondent et s'intègrent dans le *continuum* tactile de l'être : « mon corps se rappelle qui je suis et où je me situe dans le monde » (Pallasmaa, 2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le corps sonore, tel qu'il peut être évoqué par une voix sur son téléphone portable, reste du domaine de l'imaginaire, du fantasme. Ce corps réverbéré par les ondes ne correspond pas à l'image que l'on s'en fait, et lorsque la rencontre permet au visuel de prendre le pas sur le sonore, le choc de cette superposition d'inférences perceptives ne rend pas toujours facile les réajustements de l'imaginaire. La professionnalisation de la médiatisation du corps constitue à cet égard un exemple frappant. Entre l'animateur radio et l'animateur télévisuel s'établit une brèche corporelle qui ne peut être colmatée par le spectateur ou l'auditeur. Le premier est désincarné, sa voix habite un corps vide dont le sens reste non attribué. Le second n'est que trop visible, et sa voix se noie dans un corps trop-plein de sens.

Plus loin encore dans ce *continuum* entre réel et imaginaire se situe le corps écrit, un corps qui n'est décrit que par des mots. Ce corps qui se déroule au fur et à mesure des syllabes ne peut jamais être appréhendé dans son immédiateté, et son unité doit se construire à partir de ces fragments de signes couchés sur le papier ou ces SMS qui se déroulent à l'écran. Ce corps ne devient corps qu'en contexte ; il ne peut exister décontextualisé, en dehors des pages qui lui insufflent vie.

Le plus omniprésent des corps au sein du monde urbain reste cependant le corps pendulaire, fait de silences, d'à-coups, de mouvements entrecoupés ou figés dans une pose éphémère saisie par un regard de passant. Rêves éveillés accoudés à la fenêtre d'une voiture le temps d'un feu rouge, d'un métro, d'un bus, d'un tram, transitions soudaines qui émergent de cette demi-somnolence de voyageurs qui s'en vont vivre des morceaux de vie d'une ville à l'autre. Travail, achats, loisirs, autant de besoins et de désirs d'un corps urbain en perpétuel mouvement. Le corps urbain devient véritablement *pendulum*, au sens premier de corps qui oscille, toujours dans un état second, suspendu entre origine et destination.



Figure 60 – Pendule qui illumine la Place de la République à Lyon pendant la fête des Lumières © Hervé Blachère « C comme ça », 9 décembre 2007.
Source : www.flickr.com.

Cette pendularité, comme le relèvent Georges Amar et Véronique Michaud, est de moins en moins vécue passivement : le corps qui marche confère une part active à ces choix de déplacement quotidiens. Avec la migration de la notion de « transports », où l'individu est plutôt passif, à celle de « mobilité », qui est à la fois un droit et une vertu, chacun est désormais appelé à se fabriquer son propre cocktail multimodal. La mobilité est ainsi devenue en quelque sorte le mode de vie contemporain, celui de l'homo mobilis (Amar, 2010). Dans ce passage des transports à la mobilité, l'individu et le corps jouent un rôle majeur. L'individu marcheur est donc au cœur de cette évolution, il en est même l'acteur central. Tout déplacement, quels que soient les modes empruntés, suppose que l'on marche avant, après et même pendant (Amar et Michaud, 2009, p. 7).

Ce plus fort investissement des usagers au sein des « lieux-mouvements » qu'ils arpentent dans leurs quotidiens demande à son tour de la part des concepteurs une attention plus soutenue aux ambiances qui peuvent régner dans ces lieux. La polysensorialité de chaque individu différant par sa culture, ses habitudes, ses références ou ses propres capteurs, il faut tenir compte de cet engagement corporel pour réaliser une ambiance jugée agréable par le plus grand nombre des usagers d'un lieu (Paquot, 2010, pp. 89-90). Une approche des ambiances par le vécu corporel se doit donc de faire appel à tous les sens. D'une part, il s'agit de tenir compte des qualités tactiles, olfactives, visuelles, sonores, éventuellement gustatives d'un espace (on peut éventuellement y ajouter d'autres qualités : luminosité, aérodynamisme, température...). D'autre part, il faudrait, pour mieux tenir compte de la subjectivité de chacun, recueillir le ressenti des marcheurs *in situ*.

Pour Georges Amar et Véronique Michaud, l'attention se porte de plus en plus sur le sens et le sensible, sur la façon dont l'ambiance des espaces publics et des lieux du transport façonne les comportements et les usages. La responsabilité de l'opérateur de mobilité porte aussi sur le confort du voyageur-marcheur. Sa sécurité, réelle et subjective, sa perception des distances et de l'accessibilité des lieux et des modes... La qualité de la marche dans les espaces de transport, est un élément essentiel du confort et de la qualité de service (Amar et Michaud, 2009, p. 9). Nous devons cependant constater que les opérateurs de mobilité urbaine, et la RATP la première, sont loin de toujours offrir aux marcheurs ce niveau de confort et d'agrément.

De manière plus générale, les approches multisensorielles ont été jusqu'à présent rarement poursuivies lors du traitement des espaces publics dans nos sociétés occidentales. La vue reste privilégiée en architecture et en urbanisme : « d'où les perspectives, les compositions symétriques, les alternances des volumes, le primat de la ligne droite et plus généralement d'une géométrie sans détour, sans courbe, sans souplesse, sans hésitation » (Paquot, 2010, p. 90). Alain Berthoz (1997, 2009), spécialiste de la physiologie de la perception, met ainsi en avant trois éléments constitutifs de notre perception – les régularités, le hasard et le mouvement –, qui sont, selon lui, déficitaires en architecture (Paquot, 2010, p. 90). Mais cet état de choses est en train de changer avec l'ouverture des équipes de projet de conception d'espaces publics à d'autres disciplines (paysagistes, concepteurs-lumière, sociologues, etc.).

Pour une urbanité incorporée

Le philosophe nous accompagne à la découverte du Corps-en-ville. Et ce n'est pas une mince affaire. Car la vie en ville contraint les corps. Selon les cultures et les époques, la gestuelle corporelle diffère, en correspondant à des rituels ordinaires qui facilitent la circulation et fixent les modalités des relations et des échanges.

Thierry Paquot

L'urbanité procède ainsi d'une certaine corporalité urbaine, où les architectures de l'environnement construit, pourrait-on dire, épousent celles du corps animé autant que du corps habité. La ville, habitacle suprême, magnifie cet autre habitacle plus intime qui nous entoure, délimité par notre peau. Pour Henri Bergson la ville est l'exemple même de la connaissance par familiarité. Dans son *Essai sur les données immédiates de la conscience* (2007, éd. orig. 1889), Henri Bergson souligne l'intimité de l'espace urbain qui résulte de la familiarité acquise par l'action. La ville est un champ spatial offert au travail (le trajet du domicile au lieu de travail) et au loisir (la promenade). Ce territoire familier est temporalisé plus que spatialisé, et les distances urbaines sont dès lors évaluées en temps de trajet plus qu'en kilomètres (Jean-Louis Vieillard-Baron, in Paquot et Younès, 2009, pp. 83-84).

Mais pour véritablement incorporer la ville qui nous accueille, notre corps doit à son tour apprendre à devenir un corps urbain. Un corps urbain ne se meut pas de la même manière à la campagne ni à la montagne, ni même dans une autre ville que la sienne. Chaque ville façonne ses propres corps et les rend captifs de son mouvement matriciel. Elle les accorde à son rythme : en ce sens, les corps barcelonais diffèrent fondamentalement des corps parisiens ou new yorkais. En prenant nos marques dans une nouvelle ville, nous acquerrons, en effaçant les codes antérieurs, la liberté d'être soudainement autre, d'adopter un autre corps. L'anonymat urbain est réflexif, et ce corps nouveau est un inconnu, y compris de nous-mêmes. Il nous faut du temps, et de l'espace, et de la marche, beaucoup de marches en fait, pour nous approprier une nouvelle ville, avec son urbanité et sa corporalité propres, car il nous faut rentrer en possession de nouveaux codes pour pouvoir façonner notre corps à son image.

Une vision du monde cénesthésique

Le simple fait d'être en mouvement conditionne notre perception de l'environnement et notre propre positionnement identitaire, au sein d'espaces familiers qui sont autant de scènes de notre vie quotidienne, au sens Goffmanien (1973a et 1973b). Depuis les sensations superficielles que nous pouvons ressentir en marchant, et jusqu'au cœur même de notre identité, nous sommes bouleversés par ce balancement rythmé de nos membres qui avancent dans la découverte de ce Monde qui nous entoure. Ce que nous sommes, assis ou debout, lorsque nous assumons une position statique, ce Moi que nous avons tendance à considérer comme si stable, devient Autre lorsque nous marchons. Chaque pas nous amène ainsi vers de nouvelles définitions d'un soi qui n'est pas autrui et d'un ici qui n'est pas ailleurs. Notre corps physique,

qui est notre véhicule premier, nous renvoie sans cesse des représentations de nous-mêmes et du monde qui nous entoure, qui passent autant par des proprioceptions que par des perceptions externes au corps. Dans son ouvrage *La dimension cachée*, Edward T. Hall (1971 (éd. orig. 1966)) insiste également sur ce point, en soulignant que la perception que l'homme a de l'espace est dynamique justement dans la mesure où elle est liée à l'action (Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 638).

Le mouvement procède lui aussi d'un double ancrage, à la fois au point de départ et à la direction à suivre. Il étire le corps, il aligne le geste, il cible l'espace, il limite le temps. Et nous avons besoin, pour pouvoir consolider notre propre identité, de ces limites physiques, à la fois sensorielles et cénesthésiques, pour tout à la fois contenir notre univers mobilitaire et nous contenir au sein même de notre corporéité (Le Breton, 2000, 2002).

Vitesse texturisée et corporéité

Les métriques urbaines, comme nous l'avons vu au mouvement précédent avec l'analyse de Jacques Lévy, sont avant tout des *métriques pédestres* (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Les plus infimes déplacements du quotidien, les plus banals micromouvements de proximité, ont en commun avec les plus grands voyages le pas, qui mesure tout. Supplanté par le mètre, sauf dans quelque île qui résiste encore à renier cette unité de mesure primordiale qui correspond à notre propre pied, le pas procède pourtant du geste le plus simple qui soit, de ce qui peut nous appartenir de la manière la plus immédiate : l'empreinte laissée par notre pied sur la terre. Il paraîtrait même légitime de se demander pour quelles raisons l'aménagement urbain se livre-t-il à autant de mesures abstraites, autant de gestes sans lien direct avec la corporéité de la ville, alors que l'intelligence du corps reste si tangible, à notre portée. Nous plaçons ici pour une nouvelle anthropologie du corps en mouvement, qui intégrerait les temporalités du geste comme autant de représentations mentales de l'espace urbain.

Si la marche incarne, tout autant que la voiture – bien que ce parallélisme soit rarement souligné – les valeurs propres à la mobilité individuelle qui forment le socle de nos sociétés urbaines : identité, liberté, flexibilité, son temps lent occulte, à une époque où la vitesse prime dans les considérations de nos concitoyens, ses nombreuses autres qualités. La vitesse, intrinsèquement liée au temps et à l'espace au sein desquels notre corps se meut, influence la perception de ce qui nous entoure et de ce que nous sommes. Urbains, nous sommes des êtres intensément mobiles, et toujours plus pressés. Qui, au sein des grandes métropoles, n'a jamais couru pour attraper le métro encore à quai, alors que le métro suivant sera lui aussi à quai dans moins de deux minutes ? Du fait de ces vitesses toujours plus élevées, notre perception du monde environnant émerge et s'efface en quelques microsecondes. La permanence de ce qui nous entoure est une notion de plus en plus abstraite. Un environnement donné est constamment remplacé par d'autres environnements, et d'autres stimuli prennent la place des premiers.

Mouvement, corps et conscience de soi sont intimement liés. Si le mouvement nous donne corps, le corps nous donne mouvement. Nous ne pouvons concevoir d'*être* sans *se mouvoir*. Et pourtant nous déléguons

de plus en plus à d'autres prolongements artificiels cette tâche essentielle du corps : mettre un pied devant l'autre. Notre mouvement est dès lors devenu pour l'essentiel un *mouvement porté*. Ce n'est plus un mouvement du corps propre : nos membres sont prolongés par des artifices de transport, et des ailes, des roues et des rails d'acier prennent le pas sur nos propres pieds et réalisent nos impossibles rêves de locomotion et de vitesse. Foucault décrit l'utopie comme le lieu où le mouvement est libéré du joug du corps : « un corps qui sera beau, limpide, transparent, lumineux, véloce, colossal dans sa puissance, infini dans sa durée, délié, invisible, protégé, toujours transfiguré ; et il se peut bien que l'utopie première, celle qui est la plus indéracinable dans le cœur des hommes, ce soit précisément l'utopie d'un corps incorporel » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 10). En ce sens, pour Foucault, le corps devient l'ultime frontière de l'utopie : « Pour que je sois utopie, il suffit que je sois un *corps* » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 14).

Les moyens de déplacement motorisé, qui nous portent littéralement, dissocient ainsi la corporéité du mouvement et désapproprient le cénesthésique au profit du visuel. Un seul de nos sens est alors sollicité, tandis que les autres sens sont provisoirement mis en retrait. Un provisoire qui dure et qui handicape peu à peu notre capacité sensorielle à percevoir le mouvement par d'autres canaux que le seul regard, isolés que nous sommes au sein d'un habitacle le plus souvent aseptisé⁷¹. Si le mouvement qui caractérise la marche fonctionne comme un véritable fil conducteur de socialisation, il a tendance à devenir avec les modes motorisés un simple acte utilitaire, un « temps mort » qui n'est plus considéré comme faisant partie du temps que l'on vit, mais du temps que l'on perd. Ce temps où l'on ne se transporte plus, mais où l'on est transporté, cesse d'être acte pour devenir pause : temps suspendu, il n'est plus compté dans nos temps vécus. Là réside la désappropriation corporelle des modes de transport modernes, dans ce mouvement porté qui désavoue notre corps et nous « trans-porte », littéralement, au sein d'un espace-temps qui ne nous appartient plus.

Nous aimerions ici au contraire souligner le pouvoir qu'ont les citoyens d'enrichir leur vocabulaire mobilitaire en adoptant la *vitesse texturée* propre à la marche. Vitesse dont la lenteur n'est qu'apparente, puisque la marche est le mode de déplacement le plus efficace sur des distances courtes, comme le sont le plus souvent les distances intra-urbaines. Vitesse, surtout, qui permet de se réapproprier pleinement l'environnement au sein duquel se déroule le déplacement. La marche reste en effet à ce jour le seul mode de transport véritablement multisensoriel. Lorsque l'on marche en ville, l'on hume l'air changeant des espaces publics qui se succèdent, l'on peut se confronter à cette humanité qui nous frôle, nous côtoie et nous évite en marchant. A pied, nous sommes autant exposés aux éléments qu'à la parole ou au geste d'autrui. Cette prise de risque mutuelle, lorsque l'on s'aventure dans un espace public et que l'on accepte par là même l'existence d'autrui sur un territoire partagé, participe à la recomposition toujours renouvelée du corps social.

⁷¹ Font exception à cette règle par exemple les voitures décapotables, les trains touristiques à wagon ouvert, les télésièges sur les stations de sports d'hiver et les croisières en bateau, mais tous ces modes sont utilisés plutôt dans un contexte touristique ou de loisirs qu'un contexte proprement urbain.

L'ESPACE ORDINAIRE DE LA RUE ET DU QUARTIER, ECHELLE QUOTIDIENNE DE LA MARCHÉ

Peu de philosophes, y compris parmi ceux qui s'affirment « engagés » - ont philosophé sur les grands ensembles, la banlieue, les « quartiers sensibles », les bidonvilles, la précarité, la perte de son logis, la « gated community », la tour, le paysage urbain avec ses autoroutes, ses villages dortoirs, ses lieux inhabitables et pourtant peuplés, ses centres commerciaux, ses gares et autres pôles intermodaux, son quotidien urbain, la citadinité, l'architecture et l'urbanisme, etc. Ces « sujets » ne relèvent pas que de la géographie, de la sociologie ou de l'anthropologie, voire de l'économie politique. Ils sont aussi philosophiques, car ils concernent la « géographie existentielle » de chaque individu. Il en va de sa capacité à être au monde, sa disponibilité envers autrui, sa participation à la vie de la Cité, sa mobilisation pour rendre intense son séjour terrestre, sa compréhension de la symbolique des lieux et du bâti, ses inscriptions territoriales depuis son corps aux corps terrestres, célestes et maritimes, son combat toujours localisé pour résister à la dépossession de ses lieux ordinaires par le déploiement technologique (les espaces numériques), son appétit d'espace(s), comme une poétique toujours renouvelée des territoires physiques et imaginaires de son intimité. Il en va de son existence même, du *là* de son être.

Thierry Paquot

D'après Catherine Grandin-Maurin (2006), un espace ordinaire serait « un environnement dans lequel chacun se reconnaît, sans que l'on puisse le nommer, qui inclurait le logement, le seuil, le pied d'immeuble, le chemin de l'école, le boulanger, la station-service, la place, le marché, la mairie, le stade de foot, les lieux de culte, le rempart, le jardin ». Cet espace ordinaire est donc celui de nos quotidiens urbains, et tout d'abord celui de la rue (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009), que nous considérons ici comme le plus petit dénominateur commun de la marchabilité liées aux pratiques de tous les jours.

La rue, le plus petit dénominateur commun de l'espace quotidien

Thierry Paquot a retracé l'histoire du mot rue, qui provient du latin *ruga* (« ride », « sillon ») et désigne tout « chemin bordé de maisons ». D'autres langues ont préféré suivre le latin « *stenere* », qui signifie « paver ». On va retrouver cette idée de pavage dans la « *street* » anglaise, la « *strada* » italienne et la « *Strasse* » allemande. Le terme germanique descend selon Paquot d'un mot indo-européen exprimant l'idée de délimitation physique marquée par la rue, qui apparaît différente du reste du sol parce qu'elle est recouverte d'un autre matériau. Connu des villes à l'époque classique, le pavage tombe par la suite en désuétude au profit de la rigole centrale qui servait d'écoulement des eaux. Jean-Pierre Leguay atteste de son renouveau, d'abord ponctuel, puis généralisé dès le XIII^e siècle (Leguay, 1984, pp. 64-65). Quant au mot italien « *via* », traduit en français par « voie », il trouve ses origines dans un terme indo-européen qui signifie « apporter », « conduire ». La route, la voie nous mène donc quelque part. Au Moyen Âge apparaît une hiérarchisation des voies à travers l'usage de termes différents : la ruelle, l'impasse, la rue principale, la « grand-rue » qui respectent généralement un parcellaire rural plus ancien (Leguay, 1984,

pp. 11-15). Pour Thierry Paquot, l'histoire des villes est aussi, et surtout, une histoire des rues et de leurs carrefours, bien souvent constitutifs du rassemblement de citoyens en un même site (Paquot, 2006, p. 17). Jean-Loup Gourdon analyse finement la permanence du caractère de la rue à travers les âges et insiste sur le renouvellement de ses fonctions dans le contexte actuel (2002).

De nos jours, les rues continuent d'être l'ADN premier avec lequel l'on construit des villes. « The most important events are those little things that happen on the street », disait George Brecht, et l'on sait à quel point les prises de position de cet artiste conceptuel ont pu orienter le mouvement Fluxus dont il a été l'un des chefs de file⁷². Brecht voyait sa démarche artistique comme un moyen de rendre visible ce qui par sa nature ordinaire a tendance à rester invisible : « ensuring that the details of everyday life, the random constellations of objects that surround us, stop going unnoticed ». Quoi de plus ordinaire qu'une rue – et quoi de plus vital à la bonne marche d'une ville ? Cette armature première des réseaux de mobilité, qui organise le transit en faisant cohabiter peu ou prou tous les modes, trouve son pendant dans la place, lieu de séjour par excellence qui rythme nos espaces urbains. Espaces ordinaires, soit. Mais dont l'importance ne doit pas pour autant être sous-estimée, comme on a voulu un temps le faire avec la montée en puissance du mouvement moderniste : « Le Corbusier croyait pouvoir enterrer la rue et la place, ignorer les subtils équilibres entre public et privé, casser les réglages délicats de la rencontre et de l'aléatoire. Après expérimentation, on constate que, pour le moment, on a inventé pire mais pas mieux que la rue pour gérer la relation de base entre les différentes réalités sociales de la ville » (Lévy in Stébé et Marchal, 2009, p. 718).

Le quartier, objet d'appropriations à géométrie variable

L'espace ordinaire c'est aussi et surtout celui du quartier où nous habitons (Dind, 2008, 2010), mais aussi du quartier où nous travaillons et des quartiers que nous arpentons lors nos temps libres (Guérin-Pace, 2003). Dans ses recherches (Authier, 2001 ; Authier, in Authier et al., 2007), qui culminent dans un ouvrage collectif dédié au quartier (Authier et al., 2007), Jean-Yves Authier souligne comment le vécu lié aux loisirs influence l'appropriation de l'échelle du quartier. Les travaux de cet auteur sur l'échelle familière du quartier avaient déjà mis en évidence le fait qu'en fonction des possibilités relatives aux activités du temps libre, « à la fréquentation des bars ou des commerces, les habitants sont plus ou moins enclins à s'investir dans leur quartier » (Authier, 2001, cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 626).

François Ascher relève qu'au-delà de la réalité administrative d'un quartier qui existe en tant que morceau de ville géographiquement spatialisé, il faut prendre en compte la réalité sociale du quartier. Celle-ci a eu tendance à perdre de son importance avec la séparation croissante entre le lieu d'habitat et le lieu de travail, et plus généralement avec le développement de la mobilité. Dans les grandes villes, les voisins sont ainsi de plus en plus rarement des collègues, des parents, des amis. Les relations sociales de

⁷² Source : http://en.wikipedia.org/wiki/George_Brecht.

proximité ont tendance à être plus limitées, ou à être suscitées par des structures électives librement choisies par les individus, de type « association de parents d'élèves » ou « copropriétés » (Ascher, 2008, p. 121). Jean-Philippe Dind montre qu'au-delà de ces affinités électives, des formes de convivialité spontanée peuvent éclore au sein des espaces publics, qui deviennent ainsi de véritables espaces de vie pour les quartiers (2008).

Contrairement aux identités bien définies des quartiers historiques, les espaces ordinaires des quartiers des couronnes périphériques ont des limites souvent incertaines. Ces limites peuvent être vécues, comme nous l'avons vu, sous le mode de la lisière ou sous le mode de la frontière indépassable. Elles se dessinent dans la carte mentale des citoyens marcheurs au gré du maillage plus ou moins arpenté et plus ou moins maîtrisé du quartier : ses rues, ses places, ses impasses, ses lieux de séjour, ses opportunités de latéralisation, tout cela organise un « espace circonstanciel », celui des pratiques journalières, un espace du « commun » qui a pour première propriété de ne pas se faire remarquer, mais dont le caractère centripète sera d'autant plus marqué que le quartier est riche en espaces palimpsestes propices au déroulement de multiples activités capables de retenir les résidents ou les « transitents »⁷³ en son sein. « Aller au travail, accompagner les enfants à l'école, aller acheter du pain sont autant d'actions qui se déroulent et fondent l'espace ordinaire en lui donnant un aspect familial. Les comportements comme les usages de chaque individu construisent donc dans l'espace ordinaire un espace social qui vient s'encaster et/ou déborder l'espace physique en donnant à ce contenant une épaisseur, un contenu. » (Segaud, 2006).

Tenir compte des « transitents » autant que des résidents implique de trouver de nouveaux indicateurs pour rendre compte de la multiplicité des formes d'appropriation du quartier. Ces indicateurs doivent dépasser la classique mesure de la densité et incorporer la mesure de l'*intensité urbaine* (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a).

Au début des années 60, l'urbaniste californien Melvin Webber (1964) rompt avec une conception statique, strictement topographique de l'urbanisme et substitue la notion d'*intensité* (qualité spatiale indépendante du site mesurée par la richesse des communications) à celle de la *densité* (rapport entre un site et sa population, exprimé en hab/km²). Il s'intéresse aux effets du téléphone, de l'automobile et d'une plus forte accessibilité de l'information sur les mobilités des citoyens, leurs pratiques de la territorialité et leur degré d'urbanité. Webber démontre en particulier que ce sont les interactions entre citoyens, et non pas le lieu où elles s'effectuent, qui confèrent à une ville son essence, et aussi le plaisir d'y résider (Webber, 1964, cité par Paquot, 2010, pp. 58-59). Pour Yves Chalas, toute territorialité urbaine contemporaine est non seulement une territorialité étendue, mais également et surtout, une territorialité mobile (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 26).

⁷³ Nous avons proposé ce néologisme dans le cadre de nos interventions au séminaire d'experts « La marche au cœur des mobilités » mis sur pied par la RATP à Paris entre 2007 et 2011, pour souligner le fait que quartier n'est pas approprié que par ses résidents, mais qu'au contraire il existe toute une catégorie de personnes qui fréquentent le quartier de manière régulière sans y résider. Ce sont en ce sens autant des « habitués » que les résidents. Georges Amar a repris ce néologisme dans son ouvrage *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance* (2010).

Les indicateurs de densité humaine se révèlent insuffisants car, selon Vincent Kaufmann, ils donnent une image faussée de localisation de la population : une « image nocturne ». Si ces indicateurs nous disent où les gens dorment, ils ne nous renseignent pas sur les lieux où ils se trouvent la journée. Des indices incluant les emplois ne résolvent que très partiellement le problème, car les déplacements liés au travail ne cessent de perdre de l'importance, représentant actuellement moins de 30% des déplacements dans la plupart des pays européens (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 647-648). Il faudrait au contraire développer des indices d'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a) qui tiennent compte non seulement des lieux où les gens travaillent mais de ceux qu'ils fréquentent pour leurs achats, pour leurs loisirs et pour d'autres motifs. Seule une cartographie précise des intensités urbaines qui tiendrait compte de leurs diverses temporalités serait à même de donner une indication précise de la constellation des divers quartiers fréquentés qui saurait aller au-delà de l'image grossière fournie par la cartographie des seuls lieux de résidence.

En effet, si les questions de spatialité sont abordées de manière quasi exhaustive par les politiques d'aménagement urbain, un front reste encore relativement peu exploré, eu égard à son potentiel de transformation de la ville : celui des temporalités. Les synergies qui résulteraient d'un meilleur aménagement temporel (et non uniquement spatial) des activités restent ainsi pour une large part inexploitées. Il faudrait se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité, au-delà de ses lieux, aux *temps* de la ville (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Hérin et al., 1999 ; Marzloff, 2005 ; Verchère-Tortel, 2010). Un courant de pensée qui a émergé avec l'essor des politiques du temps depuis les années 1990 prône ainsi la *chronotopie* comme une manière de répondre à ce besoin de prendre mieux en compte les rythmes de la ville (Fayeton, 2000 ; Paquot (éd.), 2001).

Au-delà des potentialités offertes par chacun des quartiers en fonction des activités qui leur sont associées, ce sont surtout la superposition et la combinaison de leurs éventails d'activités qui font la richesse d'un territoire urbain. Ainsi, loin de se circonscrire uniquement à l'offre de proximité au sein d'un seul quartier, les urbains mettent à profit leurs capacités mobilitaires pour tirer le meilleur parti de la connexité entre les divers quartiers et profiter de ce que chacun de ces quartiers offre de meilleur.

Dans cette perspective, Vincent Kaufmann nous alerte quant à la disparition de l'unité de lieu qui constituait autrefois la ville, qui se voit remplacée par cette superposition de divers fragments de mondes urbains. Cette disparition fragilise le pouvoir de description et d'explication du phénomène urbain des théories de la ville classiques (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 642). Pour Kaufmann, c'est la mobilité, et non la proximité, qui agit désormais comme facteur de structuration des opportunités urbaines : « La ville dense héritée de l'histoire, délimitée, et marquée par la congruence entre contiguïté spatiale et proximités sociales, se transforme progressivement à partir de la mobilité de ses habitants et de ses acteurs » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 643). Kaufmann souligne ainsi que l'hospitalité différentielle des territoires se traduit surtout par la possibilité, pour les acteurs de pouvoir se localiser « en jouant avec les multiples possibilités offertes par les potentiels des systèmes de communication et de

transport, d'une part, et l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets, d'autre part » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 640-641).

Les espaces urbains ordinaires incluent donc aussi les espaces dédiés aux transports, allant de l'arrêt de bus ou de tramway qui se trouve sous notre porte aux *hubs de vie* que constituent les interfaces multimodales de type gare (voir le chapitre dédié à cette notion au mouvement IV). Ces lieux-mouvements qui composent notre quotidien urbain font l'objet de pratiques si routinières qu'elles affleurent à peine à la conscience. Mais une propriété fondamentale les distingue des lieux de vie, où prime la notion d'ancrage. Ici, au contraire, c'est plutôt la notion de reliance (Amar, 2010) qui prime, illustrant cette capacité centrifuge de l'interface à vous projeter dans un « au-delà » de l'agglomération plutôt qu'à vous retenir dans l'« ici et maintenant » du quartier. Pour Jacques Lévy, c'est l'urbanisme qui apparaît de plus en plus comme une série de méthodes pour gérer l'amplitude des différences entre les *ici* et les *ailleurs* dans la ville, dont les définitions varient selon les acteurs et les systèmes de distances qui les rapprochent ou les séparent (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 673).

C'est justement l'articulation des échelles introduites par les assemblages de plus en plus complexes d'activités dispersées au sein des grands territoires qu'il nous semble intéressant d'explorer en juxtaposition à la notion d'espace ordinaire, qui renvoie à la sphère du familier et de la lente construction de routines et d'habitudes au fil du temps vécu. Kaufmann reprend la notion de sécurité ontologique développée par Anthony Giddens (1994 (éd. orig. 1990)) sur la base des écrits de Erik Erikson (1994, éd. orig. 1959). Kaufmann fait l'analogie avec le « régime de familiarité » de Laurent Thévenot (2006), vu comme « une autre manière de se rapporter au monde se constituant dans une temporalité lente qui permet d'établir des routines et des habitudes. » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 642).

A l'instar de ce qui se passe pour le capital mobilitaire, la maîtrise des espaces familiers requiert plus de compétences lorsque les espaces fréquentés se multiplient à l'échelle de toute l'agglomération. L'exigence de maîtrise du territoire implique des savoirs spatiaux spécifiques pour chaque quartier de destination, et nous avons vu, notamment avec l'analyse du projet *Legible London* dans le mouvement II, à quel point il est difficile pour les citoyens d'acquérir une maîtrise spatiale un tant soit peu efficace à l'échelle de l'agglomération. D'où l'importance, à nos yeux renforcée, de pratiques de la marche interquartiers, qui se déploieraient au-delà de l'échelle locale pour relier les lieux d'activités situés ailleurs dans l'agglomération. D'où l'importance, aussi et surtout, de privilégier les dynamiques qui jouent sur l'itération « proximité & connectivité » pour tirer parti des possibilités de marcher en conjonction avec des modes qui gèrent de plus grandes distances. Ces autres modes offrent la possibilité d'effectuer rapidement des sauts d'échelle pour accéder à d'autres points d'intérêt du territoire que les citoyens marcheurs pourront ensuite continuer d'explorer à pied (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h; Lavadinho et Lévy, 2010).

Si nous insistons sur la notion d'espace ordinaire, c'est justement parce que ce type d'espace est de loin celui qui caractérise la grande majorité de l'étendue territoriale de l'agglomération. Et plus nous nous

éloignons des centres, plus les espaces singuliers, qui sont généralement des hauts lieux de la marchabilité, cèdent le pas aux espaces génériques, généralement peu marchables, qui finissent par largement dominer le paysage fragmenté (Di Giulio et al., 2007) caractéristique de la ville franchisée, du nom de l'ouvrage éponyme de David Mangin (2004).

Le principal problème que suscitent les espaces ordinaires est leur manque de visibilité, qui tient à leur quotidienneté même. Nous avons déjà fait un constat similaire pour la marche. En tant que pratique ordinaire, celle-ci se fonde également sur une quotidienneté qui la rend paradoxalement quasi transparente aux yeux-mêmes de ceux qui la pratiquent. La marche au sein des espaces ordinaires pâtit donc doublement de ce manque de visibilité.

Cela n'est pourtant pas une fatalité, comme le démontrent de nombreux exemples de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) qui jouent sur la révélation des paysages ordinaires tels qu'ils ont été définis par Jean-Pierre Dewarrat, Richard Quincerot, Marcos Weil et Bernard Woeffray dans leur ouvrage éponyme datant de 2003. Ces auteurs insistent sur la puissance de subjectivité et le « sentiment de présence au monde » que peut provoquer la contemplation d'un paysage, y compris un paysage urbain (Dewarrat et al., 2003, p. 15), et pointent l'insuffisance d'approches uniquement techniques des territoires qui perdraient de vue la relation forte que peuvent entretenir avec les paysages les populations concernées (Dewarrat et al., 2003, p. 16). Cela est d'autant plus vrai pour les paysages ordinaires, puisque par définition on ne les voit que lorsqu'ils font l'objet d'enjeux liés à leur transformation ou leur éventuelle disparition.

Il est pourtant clair que le paysage, et *a fortiori* le paysage urbain, n'est pas un objet intemporel, mais une notion historiquement située. De regard esthétique posé sur la nature, il évolue pour recouvrir désormais des actions fortes de transformation des grands territoires, liées à l'essor de l'urbanisation et des réseaux de transport. Les paysages de la mobilité sont d'ailleurs une catégorie paysagère à part entière, qui ne cesse de prendre de l'ampleur depuis l'avènement de nos sociétés industrielles et le corollaire de leurs révolutions dans le domaine des infrastructures de transport. La beauté esthétique et le pouvoir iconique d'une gare, d'un pont, d'un aéroport fait désormais partie du cahier des charges au même titre que des aspects plus fonctionnels. Il est intéressant pour notre propos de remarquer que ces critères esthétiques, loin de s'appliquer uniquement aux lieux centraux, sont désormais étendus également à des nœuds périphériques, dans un but de qualification et de structuration de tout le territoire. Il en est ainsi par exemple du traitement des stations de métro et de train au sein de l'agglomération de Bilbao ou encore des stations du CEVA au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Mais l'arbre ne doit pas cacher la forêt. Force est de constater, au demeurant, que le défi actuel reste celui d'étendre la préoccupation paysagère, née dans un contexte de protection de sites exceptionnels (dont l'avatar le plus connu est le label Patrimoine Mondial de l'UNESCO), au cas plus général des territoires ordinaires de nos quotidiens, qui souffrent généralement de graves déficits sur le plan de leurs représentations. Cette difficulté provient du fait que les logiques de protection du patrimoine ne sont pas

adaptées aux paysages de la vie courante. « On ne protège pas le normal, le quotidien (...). La protection propose, face à la menace d'une perte essentielle, le projet d'arrêter le cours du temps. (...) Ce désir très humain de triompher de la mort est difficile à plaquer sur ces réalités banales, infiniment familières, que sont les paysages ordinaires, les espaces de la vie quotidienne » (Dewarrat et al., 2003, p. 41).

Les auteurs renvoient plutôt à des logiques de projet, qui leur semblent plus aptes à s'inscrire dans une action collective pour ré-inventer une représentation utile du devenir de ces territoires. Cette action collective doit faire l'objet d'une appropriation par les populations les conduisant à prendre elles-mêmes l'initiative de décider et d'exécuter les actions en faveur de « leurs » paysages. Lorsque le paysage correspond à un enjeu intériorisé par les autorités et par les populations, il est plus facilement pris en compte dans les opérations courantes de l'aménagement à l'échelle locale. Pour favoriser cette intériorisation, les auteurs préconisent le développement d'outils comme le récit du projet-paysage par un mouvement fédérateur qui s'ancre du dedans et où les acteurs sont eux-mêmes impliqués dans la construction du récit (Dewarrat et al., 2003, p. 57). C'est dans cette perspective d'appropriation citoyenne des espaces publics face aux nouvelles exigences du « penser durable » que s'inscrivent un certain nombre d'expériences récentes d'aménagement urbain menées en concertation ou avec la participation des citoyens.

La multiplication des aménagements de zones de rencontre⁷⁴ lors de la requalification d'espaces publics centraux ou encore l'essor de nouveaux services qui transforment les pôles d'échanges multimodaux (Bentayou et al., 2002) en véritables *hubs de vie* (Lavadinho, 2002 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011), à l'instar du programme « RailCities » de rénovation des grandes gares en Suisse, montrent une volonté de faire de ces interfaces de mobilité propices au croisement de flux importants des lieux de vie à part entière, de véritables « villes dans la ville » (Joseph, 1999). Des réalisations comme la *StadtLounge* à Saint-Gall ou la campagne *Mobilität ist Kultur* à Zurich relèvent quant à eux d'une approche artistique et communicationnelle (Lavadinho, 2011e) plutôt que purement fonctionnelle.

Faisant appel à des aménagements symboliques plus que matériels (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008), ces nouvelles politiques d'aménagement mettent en avant la vie urbaine. Elles visent un changement fondamental de regard et induisent de nouveaux comportements qui participent de la montée en puissance de la marche urbaine, en favorisant à la fois l'émancipation des marcheurs urbains et l'affirmation de cet acte quotidien à la fois si anodin et si constitutif de la ville qui est l'acte de marcher.

Les opérations de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) peuvent, comme nous l'avons vu au chapitre qui leur a été précédemment dédié, contribuer à cette mise en récit

⁷⁴ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

des paysages ordinaires. Les zones de rencontre⁷⁵ offrent dans cette perspective un grand potentiel pour qualifier les espaces ordinaires et améliorer la qualité de vie au sein des quartiers, tant ceux voués à l'habitat que ceux qui composent de nouvelles centralités au sein de l'agglomération (Devisme, 2005 ; Da Cunha, 2010). Nous en donnons ci-après deux exemples qui nous semblent particulièrement représentatifs de cette tendance : la Place du Midi à Sion et la Stadtlounge de Saint-Gall.

Nous terminerons ce chapitre par une montée en puissance de la mise en récit à l'échelle de l'agglomération, que nous illustrerons avec l'exemple de la campagne de communication *Mobilspiele*. Lancée en 2003 par Zurich, cette campagne éphémère a cherché l'espace d'un été à ancrer une nouvelle culture mobilitaire au sein de la population par le biais de lectures décalées des usages possibles des espaces publics.

Cette campagne s'inscrit dans le cadre plus large de la stratégie de promotion des modes actifs *Mobilität ist Kultur* implementée depuis 2001 à l'échelle de l'agglomération, et plus particulièrement de son volet consacré à la marche urbaine *Zuri'zu'füss*.

Les zones de rencontre, un puissant instrument de mise en récit des espaces ordinaires

Les zones de rencontre sont des instruments intéressants pour faciliter la cohabitation des divers modes de transport en ville, et l'émergence d'une ambiance urbaine favorable, comme leur nom l'indique, aux rencontres. Ces zones donnent la priorité aux humains qui se déplacent, et non à la vitesse de déplacement, adoptant en cela une logique des usages qui tient plus de ce que nous avons nommé *texturisation* (Lavadinho et Lévy, 2010) que de la fluidification. Émergeant à l'origine du concept de Woonerf développé aux Pays-Bas dans les années 1970, elles se sont diffusées en Allemagne, puis en Suisse où après une période d'essai de cinq ans au sein de la ville-pilote de Burgdorf dans le canton de Berne, elles ont été incorporées officiellement dans la loi fédérale en 2002. Elles se diffusent également dans les pays riverains francophones : la Belgique tout d'abord en 2004, puis la France en 2008.

Des zones résidentielles où elles ont d'abord fait leur apparition, le concept est vite étendu à des zones urbaines plus centrales (zones commerçantes, interfaces de transports publics, secteurs historiques, etc.). Les deux exemples suisses que nous décrivons ci-dessous à titre d'illustration de la portée en termes de marchabilité et de l'essor de nouveaux usages que peuvent apporter à une ville ces aménagements exemplaires – la Stadtlounge à Saint-Gall et la place du Midi à Sion – obéissent tous les deux à une typologie centrale, tant par leur localisation que par leurs fonctionnalités. Il ne s'agit pas des artères historiques, mais de nouvelles centralités créées plus récemment et de ce fait encore peu ancrées sur le plan des représentations, sinon des usages (Devisme, 2005 ; Da Cunha, 2010). Leur profonde mutation, suite à ces interventions ludiques, les a définitivement placées sur la carte mentale des citoyens saint-gallois et sédunois. La priorité y est donnée aux piétons et aux cyclistes, dans une logique de partage de

⁷⁵ Ibid.

l'espace (Monderman, 2006, 2007⁷⁶ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) entre les différents usagers, dont les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés. Ce partage de l'espace est facilité par le fait que la vitesse maximale est fixée à 20 km/h. Une mesure qui contribue à une meilleure compréhension et respect des zones de rencontre est leur diffusion rapide sur le territoire : c'est le cas notamment en Suisse, qui en compte plusieurs centaines à son actif, alors que les plus grandes villes suisses, à l'instar de Bâle et de Zurich, ont opté pour une conception d'ensemble des zones de rencontre sur tout leur territoire.

La réglementation suisse autorise des charges de trafic élevées, contrairement à la législation belge. C'est d'autant plus important dans ce cas de marquer clairement le fait que la zone de rencontre n'est pas un espace comme un autre. Ce qui peut être fait, entre autres, en utilisant des matériaux spécifiques et en privilégiant les contrastes visuels forts. Une telle approche singularise l'espace public et le rend distinct de l'espace-rue classique. Cependant la grande majorité des zones de rencontre restent de l'ordre du fonctionnel plutôt que du véritablement ludique. Bien que la qualité soit au rendez-vous, ces aménagements sont encore trop souvent dépourvus de cette grâce et ce supplément d'âme qui sont l'apanage des véritables hauts lieux d'une ville. Nous allons ici démontrer, à l'aide de deux exemples suisses, ceux des villes de Sion et de Saint-Gall, que les zones de rencontre peuvent prétendre à devenir des lieux de pleine urbanité, lorsque la qualité des aménagements est conjuguée avec de l'humour dans les interprétations de l'espace à partager.

Terrasses et places de jeux entament le dialogue avec les véhicules à Sion

La ville de Sion a entrepris en 2003 une requalification de son centre-ville, avec un réaménagement de la Place du Midi et de plusieurs rues attenantes en zone de rencontre, à l'instar de la Rue des Remparts ici illustrée. C'est désormais pratiquement toute la ville-centre, auparavant livrée à la voiture, qui a été remodelée selon ces nouveaux critères. Un certain nombre de places de stationnement ont été supprimées, au profit d'espaces profitant vraiment à de nouveaux usages piétonniers (terrasses, places de jeux). De plus de 12 000 vhc/j, on est passé à 4 200, soit une diminution de deux tiers, et surtout une augmentation spectaculaire de la qualité de vie, avec un nombre important de nouveaux espaces publics de rencontre et de sociabilité qui ont été créés dans le sillage de cette opération de revitalisation du centre-ville. Malgré l'opposition initiale de certains milieux commerçants, qui ont déposé des recours successifs jusqu'au tribunal fédéral, le projet a pu aller de l'avant et fait maintenant le bonheur des commerces et cafés, qui ont fortement gagné en accessibilité et en notoriété, et dont les chiffres d'affaires ont grimpé, attirant même des nouvelles enseignes qui sont venues renforcer l'offre commerciale existante.

⁷⁶ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.
Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 61 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion



Figure 62 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion

Des terrasses pérennes ont été aménagées pour profiter du climat relativement doux de cette ville qui connaît un ensoleillement de plus de 250 jours par an. Elles font également office de chicanes naturelles, et leur effet calmant sur la conduite des automobilistes est bien supérieur à celui habituellement obtenu par des voitures stationnées ou des arbres en pot. La raison en est simple : en signifiant clairement à tous que la zone traversée est dédiée au séjour, cet aménagement, combiné à des matériaux différenciés de qualité, sait rassurer les marcheurs, qui prennent plus facilement leurs aises, tout en faisant prendre conscience aux automobilistes de la nécessité de ralentir ... en douceur !

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 63 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion



Figure 64 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion

La place de jeux est recouverte de « sable bleu » qui rappelle l'élément aquatique et est pourvue de fontaines qui font le délice des enfants en été. Ouverte sur les rues attenantes, elle facilite la traversée en diagonale de ce secteur central de la ville très fréquenté par les piétons. Des fauteuils amovibles peuvent être déplacés par les usagers en fonction de l'ombre ou du soleil, ou en fonction des arrangements liés aux sociabilités au sein des groupes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

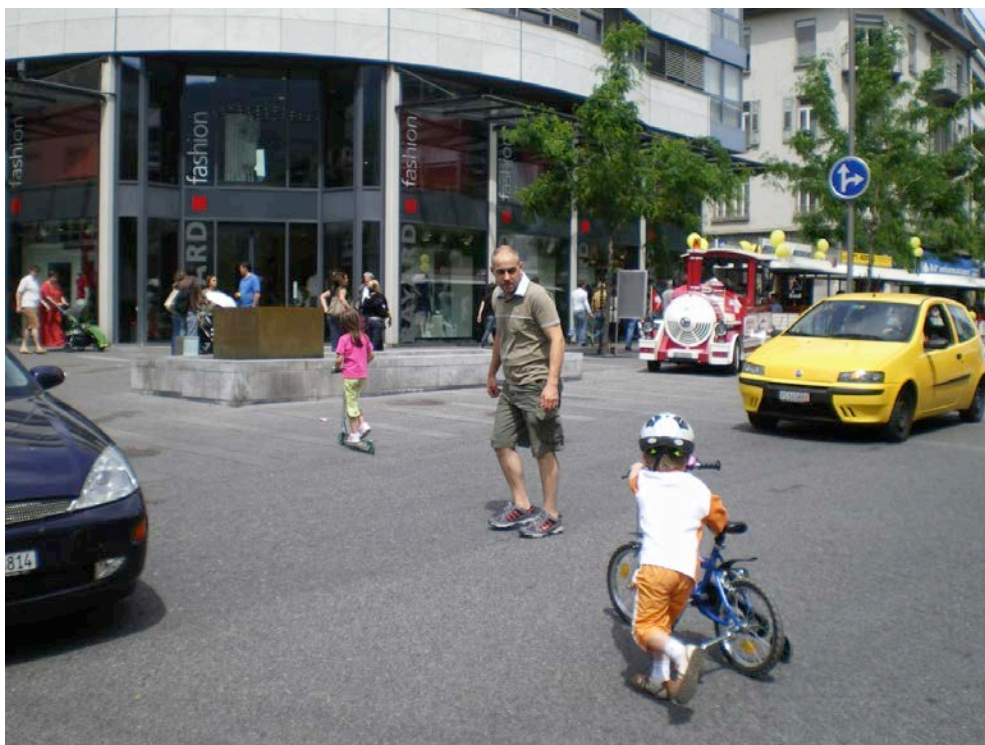


Figure 65 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion



Figure 66 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion

L'espace-rue, bordé par des structures qui délimitent clairement les espaces de séjour ou strié par des traces au sol qui rappellent de manière symbolique la priorité

piétonne, est conçu de manière à faciliter les traversées (Chu et al., 2004), qui se font de manière informelle par simple échange de regards et une gestuelle appropriée. La vitesse réduite des véhicules et l'assertivité accrue des piétons contribuent à équilibrer la négociation de manière plus équitable.

« Ceci n'est pas une route », affirme la Stadtlounge de Saint-Gall

Le Stadtlounge à Saint-Gall est une zone de rencontre tout à fait hors du commun, qui a su convoquer un regard artistique pour réinterpréter la cohabitation entre les divers modes de manière originale, et qui a de ce fait acquis une notoriété internationale. Cette ville universitaire de 80'000 habitants, proche du lac de Constance, a su créer une nouvelle centralité en transformant une place proche de son centre-ville commerçant en une zone de rencontre pas comme les autres. Ce salon urbain en plein air est l'œuvre de Carlos Martinez et de la célèbre artiste suisse Pipilotti Rist. Du revêtement du sol à l'éclairage, en passant par le mobilier urbain, tout le concept de la zone de rencontre a été revisité dans le but de créer un sentiment de familiarité et de bien-être : être en ville « comme à la maison » pourrait en être le leitmotiv : elle mérite d'ailleurs bien son nom de « salon urbain ». Fruit d'un partenariat public-privé fructueux avec la banque Raiffeisen, sise sur la place éponyme, elle a été adoptée avec enthousiasme par les autochtones, et est autant visitée par les touristes que l'autre attraction majeure de Saint-Gall, le Monastère Klosterhof, classé Patrimoine Mondial.

La « moquette » rouge est l'un des éléments les plus caractéristiques de cette opération. Elle s'étend de façade à façade et retire au macadam son caractère routier, rendant ainsi la zone de rencontre très facile à respecter de manière quasi intuitive par les automobilistes qui s'aventurent dans cet espace. Ce matériau, très résistant à l'usure et aux intempéries, ne nécessite que relativement peu d'entretien, alors qu'il a un vrai effet sur les automobilistes autant que sur les piétons, qui s'accordent à l'envisager comme un signal fort du type « ceci n'est pas une route ! ». En tapissant le salon urbain qu'est le Stadtlounge, cette moquette indique clairement que nous nous trouvons dans un ailleurs qui n'est plus tout à fait une rue, ni même une place partagée, mais un lieu où les marcheurs ont véritablement droit de cité.



Figure 67 -« Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, Raiffeisenplatz, Saint-Gall

Le mobilier urbain, très intégré, contribue de manière subtile et intelligente à créer la sensation que nous nous trouvons dans un lieu de séjour où les véhicules sont tolérés avec bienveillance, mais où l'espace est clairement dédié à autre chose qu'à du transit. Les bancs publics émergent du sol et y retournent dans un mouvement continu et des rondeurs généreuses propices à s'y asseoir mais aussi à s'y coucher, seul ou à plusieurs, tandis qu'une fontaine-fauteuil et des arbres complètent harmonieusement le dispositif de jour. De nuit, des luminaires surdimensionnés aux formes ovoïdes, suspendus à des câbles en acier, dispensent une chaude lumière qui rappelle les plafonniers de la maison. C'est ainsi une atmosphère douillette qui se crée, propice à des usages variés au fil des heures.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 68 -La zone de rencontre subtilement éclairée la nuit, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist
© Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall



Figure 69 -Jeux d'enfants sur la porte de la zone de rencontre, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist
© Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall

L'artiste Pipilotti Rist a profité du statut de la zone de rencontre pour repenser entièrement la place de la voiture et la question de la cohabitation entre les piétons et les véhicules. C'est ainsi que sur l'illustration, des enfants jouent sur la porte d'entrée de la zone de rencontre, où le matériau qui signe l'ensemble du dispositif recouvre une voiture de sport. Symbole ludique du fait qu'ici, la priorité va plutôt à ceux qui se déplacent sur leurs deux pieds...

Signalons au passage la forte appropriation de cet élément du décor urbain, dont l'habile détournement artistique *signifie* au public, plus fortement que n'importe quelle pancarte pourrait le faire, le changement de statut de cet espace.

Signalons encore la puissance avec laquelle cet élément assume sa fonction de seuil. Contrairement à la faible visibilité d'une pancarte que l'on a tout le loisir d'ignorer, le message qu'un tel seuil dégage par ses dimensions et sa couleur est manifeste : l'annonce d'une transition vers un périmètre où la voiture cède le pas n'échappe ni aux automobilistes, ni aux autres usagers.



Figure 70 -Le stationnement fait aussi place aux passants, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, RaiffeisenPlatz, Saint-Gall

Les places de stationnement classiques en surface, tant pour les voitures que pour les deux-roues, ont été supprimées au profit de simples icônes au sol leur attribuant une place si (et uniquement si) elles s'y trouvent effectivement garées. Le reste du temps, le piéton peut s'approprier cet espace qui lui est dévolu à l'instar de tout l'espace

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

public de la zone de rencontre. Cette réflexion originale qui prend la cohabitation sous l'angle d'une allocation temporelle plutôt que spatiale résout avec élégance l'épineux problème du stationnement, ou la confiscation de ressources, en l'occurrence l'espace public, au profit exclusif d'une seule catégorie d'usagers, même lorsqu'ils sont absents. Ici, le droit du sol n'est pas inscrit dans le marbre : il équivaut plutôt à un droit d'usage, qui ne se manifeste que lorsqu'il y a effectivement des usagers. Un exemple à suivre...

La stratégie *Mobilität ist Kultur* introduit une nouvelle lecture des usages possibles au sein des espaces ordinaires

Les campagnes de communication et des campagnes de sensibilisation sont assez souvent à côté de la marque en termes de résultats: les gens réagissent généralement assez indifféremment à celles-ci, sauf si elles sont tout à fait choquantes dans leur contenu, et telle est la tendance à la hausse par exemple pour les campagnes récentes de sécurité routière (Lavadinho, 2011e).

Cependant, il existe d'autres manières plus efficaces de faire passer un message, et notamment celles qui s'appuient sur l'art du détournement des usages proprement dits et qui engagent les citoyens dans des actions ludiques. Nous avons décrit ailleurs dans le détail ce processus de *ludification* (Lavadinho & Winkin, 2009). La ludification est à l'œuvre chaque fois que des aspects ordinaires des espaces que nous arpentons au quotidien sont présentés sous une nouvelle lumière par une intervention de nature artistique ou autre, mais qui joue sur le détournement.

Nous illustrons la ludification dans ce contexte avec l'exemple zurichois de la campagne de communication *Mobilspiele*. La ville de Zurich a adopté depuis 2001 une stratégie de mobilité intitulée *Mobilität ist Kultur* pour une mobilité plus durable, qui soutient en particulier **le principe d'une ville des courtes distances**. Pointe visible de l'iceberg de cette stratégie globale, la campagne *Mobilspiele* a été lancée pendant l'été 2003 avec l'objectif de disséminer cette idée auprès de l'ensemble de la population, grâce au recours à des « mises en scène » inattendues de la mobilité, une notion presque trop familière qui influence notre vie urbaine sans même que nous nous en apercevions. Cette campagne a connu un énorme succès à l'époque et a en effet su marquer les esprits, puisqu'on en parle à Zurich jusqu'à ce jour.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La campagne *Mobilspiele* introduit un nouveau rapport aux espaces publics qui composent notre mobilité, par un détournement des détails les plus anodins du mobilier urbain et un jeu de détournements qui interroge à la fois les destinations qui font l'objet de la signalétique urbaine et des actes anodins comme celui de se garer sur la voie publique, de s'arrêter à un stop ou de s'asseoir sur un banc. En brouillant les pistes et en associant des imaginaires urbains habituellement séparés, cette campagne introduit de nouveaux ponts dans notre manière de penser la mobilité au quotidien et favorise ainsi l'essor de la ville multimodale sur le plan des représentations.



Figure 71 – Du haut vers le bas et de gauche à droite : une signalétique plus intuitive, avec des destinations comme « vers chez toi », « retour » ou « détour ». Un jeu de mots croisés sur une bouche d'égout, où il s'agit de trouver un mot secret qui représente un concept de mobilité. Une rue commerçante où l'on peut piquer un mini-sprint ; ce concept joue sur l'analogie entre sport et commerces de proximité.
Source: www.mobilitaetskultur.ch



Figure 72 – Du haut vers le bas et de gauche à droite : les places de stationnement sont attribués à des modes inusités en milieu urbain et reposent de manière ludique la question de l'appropriation de la ville par l'automobile. Le signal de stop dans le lit de la rivière, lieu où la continuité du flux de l'eau est par excellence assurée, illustre avec une pointe d'ironie la problématique des interruptions constantes des flux urbains sur le réseau viaire. Un carré d'herbe sur lequel est posé un banc public interprète de manière ludique un autre possible auquel l'on pourrait destiner l'espace public actuellement voué au stationnement.
Source: www.mobilitaetskultur.ch

LE BASSIN DE VIE, ECHELLE FONCTIONNELLE DE LA MARCHÉ

Il faut admettre que l'organisation urbaine contemporaine ne nous confronte pas, simplement, à la ville en plus grand, en plus gros, en plus compliqué.

Michel Lussault

Après avoir analysé les différentes échelles qui, de la rue au quartier, permettent la marche au quotidien, il apparaît maintenant utile de se pencher sur le bassin de vie fonctionnel et sur son potentiel pour la marchabilité.

Les trois critères à prendre en compte correspondent à la nécessité :

- de dépasser un concept de marchabilité qui resterait lié au seul mythe de la proximité, pour développer une double métrique « proximité et connectivité », beaucoup plus complète et seule à même de fonder une armature solide d'accessibilité multimodale à l'échelle de l'agglomération,
- d'affirmer l'élargissement spatio-temporel des bassins de vie, qui se manifeste par l'essor d'usages plus occasionnels des différents modes de transport ; ceci est lié à la progression des pratiques multimodales et à l'accroissement manifeste des déplacements liés aux loisirs, qui induisent des déplacements plus fragmentés dans l'espace comme dans le temps.
- de permettre la prise en considération d'une « mobilité constellaire » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a) dont la logique fait appel non plus à l'individu pris de façon isolée, mais au réseau social au sein duquel il évolue et avec lequel il doit composer pour effectuer ses choix mobilitaires.

Les collectivités publiques peuvent avantageusement tirer parti de ces trois tendances mobilitaires pour développer une politique de promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération qui inscrit véritablement ce mode actif au cœur d'une vision de leur développement territorial qui privilégie l'accessibilité multimodale.

Des bassins de vie multiples et étalés face à la marchabilité

Comment « faire ville » avec les tissus étalés de l'urbain contemporain ? En d'autres termes, comment résoudre la tension entre la notion de ville – classiquement bâtie sur des critères de densité et de diversité, de centralité⁷⁷ et de limites clairement définies –, et la notion d'urbain diffus – caractérisée plutôt par du flux et du flou ?

⁷⁷ Au sens étroit, centralité renvoie à la position centrale d'un lieu ou d'une aire dans l'espace. Par extension, le terme renvoie également à la capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société. (Lévy et Lussault, 2003, p.139). Au fil de ce travail de thèse, nous parlerons toujours de centralité en suivant cette deuxième acception du terme. D'un point de vue géographique, la centralité d'un lieu ne prend véritablement sens que lorsqu'on associe à sa position dans l'espace physique la mesure du rayonnement des potentiels et des fonctions localisées dans ce même lieu. (Lévy et Lussault, 2003, p.140).

Nous pensons que les ingrédients premiers de l'urbanité – centralité, diversité, intensité – restent applicables à l'urbain contemporain même sous ses formes diffuses, pour autant qu'on sache les dissocier de certaines autres caractéristiques de la cité classique, à savoir la densité et la compacité. Nous défendons dans ce chapitre que, même en l'absence d'une morphologie dense et compacte (Flitti et Piombini, 2003), tout n'est pas perdu pour la marche en périphérie. Diversité et intensité (Da Cunha, 2009 ; Jaillet, 2008 ; Lavadinho, 2009a) peuvent ici prendre la relève et créer des conditions propices à la marchabilité au sein de ces territoires. Notre approche se veut pragmatique : il ne s'agit pas de pasticher la ville là où elle ne peut éclore, mais de faire en sorte que les qualités largement méconnues des espaces ordinaires qui composent les territoires diffus soient mieux valorisées pour en augmenter la marchabilité.

Bien entendu, la ville dense et compacte reste l'idéal à atteindre en termes de durabilité et elle semble toute désignée pour augmenter la marchabilité du territoire. Mais force est de constater que, si les politiques qui visent à « reconstruire la ville sur la ville » ont connu une forte poussée au cours des années 2000, leur applicabilité à l'ensemble du territoire est plutôt restreinte : les opérations de régénération de friches industrielles ou la construction d'écoquartiers (Da Cunha, 2007, 2008) restent ponctuelles et ne couvrent généralement pas les besoins de croissance des agglomérations en expansion. L'étalement urbain (Cattin et al., 2006 ; Wiel, 2010) se poursuit et les opérations d'extension déjà engagées ou inscrites dans la planification renforcent l'inertie du mouvement déjà amorcé. De surcroît, même à supposer que dès aujourd'hui toute nouvelle extension urbaine obéirait aux principes de la ville compacte, il faudrait un certain temps pour remplir toutes les dents creuses des territoires déjà urbanisés.

Certains auteurs posent d'ailleurs la question de savoir si le comblement de ces dents creuses est toujours de l'ordre du désirable, pour ne pas dire simplement du possible. Michel Lussault argumente ainsi que ce sont les logiques mêmes de l'urbanisation qui créent des vides autant que des pleins. Lussault envisage l'étalement urbain comme « un arrangement dissipatif d'habitat individuel et d'îlots d'immeubles collectifs, le tout strié par les voies de communication, entrecoupé de vastes périmètres fonctionnels et marqué également par les délaissés (ces zones vides que les aménagements d'infrastructures créent), les espaces en déshérence, mais aussi les friches, les cours d'eau, forêts, landes, marais, et les périmètres agricoles et horticoles – bref, toutes ces fractions de nature et d'agriculture, plus ou moins bien entretenues, qui occupent aujourd'hui la majorité des surfaces d'une aire urbaine donnée. (...) Alors que l'urbanisation renvoie assez spontanément à l'idée de concentration, ce qui est pertinent et avéré (...), il se trouve qu'elle construit, en raison même de ses logiques, des espaces où les vides sont légion et même souvent plus vastes que les pleins » (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 738).

En nous intéressant aux multiples moyens auxquels les collectivités publiques peuvent avoir recours afin d'encourager la marche et assurer un haut degré de marchabilité au sein de leurs territoires, nous nous positionnons implicitement au sein d'un courant de pensée urbanistique, majoritaire aujourd'hui, qui favorise le parti pris de reconstruire la ville sur elle-même et de densifier vers l'intérieur (NeTHCA, 2003 ; Da Cunha et al., 2007, 2010). Cependant, nous devons faire le constat que du fait de la grande inertie des politiques à incidence spatiale et de l'effet conjugué d'autres politiques sur lesquelles les

collectivités n'ont que peu de prise, une grande partie des territoires échappent à cette réorientation des politiques publiques d'aménagement territorial. Les secteurs diffus feront encore partie de nos territoires urbains pendant un moment ; il s'agit donc de savoir comment composer au mieux avec cette réalité en termes de marchabilité.

Dans ce chapitre, nous montrerons qu'il est possible d'augmenter le degré de marchabilité de ces tissus périphériques, pour autant que deux conditions soient réunies pour commencer à esquisser les prémisses de leur structuration :

- la présence d'attracteurs assez forts pour assumer le rôle de « **centralités périphériques** » et faire converger les flux piétonniers
- la présence de réseaux de modes actifs combinée à des axes forts de transports publics qui ensemble deviennent structurants pour les territoires traversés. **L'itération « proximité & connectivité »** renforce ainsi les métriques pédestres (Lévy, 2004, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) telles que nous les avons décrites au mouvement I.

Nous allons maintenant décrire dans le détail les conditions qui permettent à ces deux dynamiques d'éclore en périphérie.

L'accroissement des différentiels de vitesse redistribue les cartes des territoires

La proximité (...), c'est ce qui se trouve sur notre chemin et non pas ce qui est près de chez nous.

Thierry Paquot

Henri Lefebvre (1972) identifie comme « l'ère urbaine » l'évolution qui provoque la fin de la ville. Ses caractères majeurs sont l'éclatement spatial, la modification du système classique de la centralité (Bonetti, 1964), la montée en puissance de la simultanéité comme fondement de la vie sociale. Lefebvre appréhende l'urbain comme un nouvel espace-temps « différentiel », qui ne peut plus se penser dans les termes géographiques habituels, qui se dérobe à l'identification simple et rapide, et qui constitue un mode de vie inédit (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 724).

Pour Françoise Choay (1992, 1994 ; Choay et al., 2003), ce sont tout à la fois la dynamique des réseaux techniques et l'hégémonie du réticulaire qui imposent des mutations spatiales et sociales inédites. Ces mutations conduisent l'auteur à considérer, dans un article qui a fait date (1994), la fin de la ville telle qu'on avait pu la connaître jusqu'alors : une entité spatiale discrète, façonnée par une culture de la limite. A la ville singulière, au territoire continu dominé par les métriques topographiques et le jeu de la coprésence, se substituerait ainsi l'univers urbain générique, aux espaces en réseaux marqués par la prééminence des métriques topologiques (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 734).

François Ascher note également le caractère réticulaire qui régit les structures sociales qui émergent aujourd'hui, à la base de liens faibles et très nombreux entre des individus souvent éloignés les uns des autres⁷⁸. La société fonctionne comme une série de réseaux interconnectés qui assurent une mobilité accrue des personnes, des biens et des informations. Pour Ascher, c'est la généralisation de cette mobilité qui rend obsolètes « les structures aréolaires anciennes fondées sur des processus de « diffusion » limitée dans l'espace et sur des aires de mobilité restreintes » (Ascher, 2009, p. 51).

Vincent Kaufmann abonde dans le même sens lorsqu'il estime que l'accroissement de différentiels de vitesse dans les villes (Kaufmann, 2002) a redistribué l'importance des différentes formes spatiales que sont **l'aréole**, **le réseau** et **le rhizome** dans les modalités de l'insertion sociale (Kaufmann in Stébé et Marchal, p. 649). Pour l'auteur, chacune de ces trois formes se réfère à une conception différente de l'espace :

- L'espace **aréolaire** est statique et s'incarne comme un territoire clôturé, caractérisé par un dedans et un dehors et des limites identifiables. La mobilité consiste ici à passer d'un espace à un autre.
- L'espace **réticulaire** est quant à lui conçu comme un agencement fonctionnel de ligne et de points, discontinus et ouverts, qui a des limites identifiables mais de nature topologique. L'accessibilité au réseau que constitue l'espace est un enjeu central (Rifkin, 2000).
- L'espace **rhizomique** peut quant à lui être conçu comme l'avènement d'un monde dans lequel la distance ne compte plus. L'espace est alors lisse, indéfini et ouvert, il est un potentiel d'opportunités en perpétuelle réorganisation, un rhizome. Le monde n'est plus alors qu'une vaste interface. La conception de l'espace comme rhizome s'inspire des travaux de Gilles Deleuze et Félix Guattari (1980) sur la déterritorialisation, et sa conceptualisation a fait suite au développement des technologies de télécommunications à distance qui permettent l'immédiateté.

Loin de souscrire à une ubiquité qui annihilerait toute distance, Kaufmann souligne, à l'instar d'autres auteurs (Offner et Pumain, 1996), que l'espace réticulaire n'a pas fait disparaître l'espace aréolaire, pas plus que l'espace rhizomique ne tue les deux autres (Kaufmann in Stébé et Marchal, p. 649). Michel Lussault renforce cet argumentaire en mettant en évidence le fait que le processus d'étalement qui déploie partout de l'urbain, sans bornes claires, est paradoxalement concomitant de la montée en puissance d'un régime séparatif de l'organisation urbaine qui mène, lui, à la multiplication des limites internes, en rupture avec le principe de mobilité généralisée promouvant un espace lisse et sans entraves circulatoires (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 726).

La compression de l'espace-temps chère à David Harvey (1989) ne doit pas masquer le fait que, si les

⁷⁸ L'éclatement spatial peut en revanche poser problème en particulier lorsqu'il affecte la sphère familiale, où la force des liens se maintient quelle que soit la distance. Des études sur la vie familiale montrent ainsi que les liens restent forts entre les membres d'une même famille, même si elle se retrouve dispersée sur ou hors du territoire national. Ainsi au Royaume-Uni, environ un tiers seulement des membres proches d'une famille vivent à moins de 15 minutes les uns des autres (PIU, 2002). Et cette tendance se renforce avec un taux de rotation dans les déménagements à la hausse. Ainsi aujourd'hui au Royaume-Uni, une famille sur dix déménage chaque année, et 15% des personnes changent d'adresse d'une année sur l'autre. (Allemand et al., 2004, pp. 45-46)

vitesse de déplacements potentiels ont crû, c'est surtout leur diversité qui s'est considérablement accentuée (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 648-651). Pour Kaufmann, c'est la diversité actuelle des vitesses qui rend impossible une congruence aréolaire entre les modes de vies, les centralités fonctionnelles et les morphologies⁷⁹, car les acteurs disposent d'une palette de choix de vitesses individualisées » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 651). Cet argumentaire plaide donc en faveur d'un dépassement de l'échelle de la proximité seule, pour mieux tenir compte des avantages procurés par cette diversité des vitesses. Michel Lussault identifie, pour sa part, l'accroissement des capacités mobilières comme le facteur qui, en permettant de privilégier la connexité au contact immédiat, ouvre le champ de l'expansion géographique et de l'éclatement urbain, entraînant dans son sillage l'affaiblissement des densités et, souvent, de la diversité (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 730).

Certains auteurs mettent toutefois en doute la capacité de substitution de la coprésence par la mobilité et les télécommunications. Ainsi par exemple pour John Urry, les moyens de communication électroniques ne réduiront pas de façon significative, du moins à court terme, le besoin de coprésence. La mobilité elle-même ne pourra pas être totalement remplacée par un quelconque moyen de télécommunication, car même les professionnels utilisant les technologies virtuelles ont besoin de se déplacer fréquemment (Doyle et Nathan, 2001). La communication par courriel ou par téléphone vient s'ajouter aux relations sociales en face à face, mais ne s'y substitue pas (Castells, 2001 ; Donovan et al., 2002). Plutôt que de s'annuler, ces trois facettes de la gestion de la distance se renforcent plutôt mutuellement, avec des effets de retour positif entre les relations sociales « en ligne » et face-à-face (Hampton et Wellman, 2001), surtout au niveau local (Urry in Allemand et al., 2004, p. 47).

Ceci doit nous mener à nous interroger sur la connotation positive habituellement associée à la diffusion d'un modèle spatial de type réticulaire. En effet, si la notion de mouvement peut être considérée comme un facteur de progrès, la « métropole » décrite par François Ascher (1995, 2001a et 2001b, 2003) se heurte cependant, comme il l'a lui-même noté, aux limites d'un métabolisme toujours plus demandeur en énergie et porteur d'exclusions spatiales. L'accroissement de la mobilité au sein des grands territoires s'accompagne d'une paradoxale réduction de l'accessibilité aux biens urbains pour certaines franges de la population et un accroissement toujours plus marqué des disparités sociales (Davis, 2000, 2006 (éd. orig. angl. 2006)). Dans son ouvrage *Ville libérale, ville durable ?* (2007), Alain Cluzet met en exergue l'excès des logiques libérales et leur impact sur un étalement urbain non structuré et insiste sur l'importance d'une recherche de solutions alternatives innovantes et contrôlées par les pouvoirs publics (telles que la surtaxation des faibles densités ou un développement urbain le long des axes forts de transports publics) qui s'appuient sur une planification multithématique et sur la prise en compte équilibrée de tous les ingrédients de la ville contemporaine.

L'étalement urbain est le plus souvent attribué à une accessibilité accrue du territoire, devenu à la portée

⁷⁹ Vincent Kaufmann identifie la centralité fonctionnelle, la morphologie du bâti et les modes de vie comme les trois facteurs primordiaux à l'origine de la transformation actuelle de la ville (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 641).

de tous suite à la démocratisation de l'automobile dans les décennies qui ont suivi l'après-guerre (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 1999, 2002, 2010). Il ne faut cependant pas oublier que les transports en commun avaient déjà encouragé une première extension urbaine au cours du XIX^{ème} et dans la première partie du XX^{ème} siècle. L'arrivée du train a ainsi permis la création de nouveaux faubourgs autour de gares et l'apparition, fût-elle embryonnaire, de premières centralités multipolaires. Certes, aujourd'hui les quartiers de gare nous paraissent le plus souvent centraux, tant le développement urbain a pu leur être consubstantiel. Cependant, leur caractère de centralité était loin d'être toujours établi à l'époque de leur construction. Quant au métro ou au tramway, ils ont souvent été par le passé, et continuent d'être aujourd'hui, les vecteurs privilégiés d'un développement suburbain conséquent, où les prolongements successifs des lignes repoussent le développement urbain toujours plus loin en banlieue. Le « tout voiture » a pris le relais durant les Trente glorieuses et a amplifié sensiblement le phénomène de l'étalement urbain (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 1999, 2002, 2010), sans pour autant concourir, contrairement à ce qu'avaient fait les infrastructures de transport public avant lui, à la structuration de ces nouveaux territoires. Les nœuds qui constituaient les terminus suburbains d'antan bénéficiaient jusqu'alors, presque par nécessité, de la concentration des activités et des services. En revanche, la croissance urbaine induite par l'automobile, n'étant pas contrainte par l'armature rigide du rail, est devenue dès lors plus dispersée et a pris des contours flous. Cela a eu pour effet, selon Michel Lussault, d'entraîner une dissolution des centralités. Cet auteur considère que l'organisation des centralités se cristallise dans un type spatial particulier, caractérisé par la maximisation de la densité et de la diversité des réalités sociales rassemblées (Lussault, 2007, cité par Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 739).

Si nous sommes globalement d'accord avec Michel Lussault sur le processus qui mène à la dissolution des centralités, sa définition de la centralité, en associant nécessairement densité et diversité, nous semble en revanche un peu trop restrictive. Si la haute densité du type de celle que l'on peut rencontrer dans le centre-ville est indéniablement le plus souvent synonyme de diversité, à la fois spatiale et sociale, ce n'est pas pour autant que des lieux peu denses seraient toujours synonymes d'une faible diversité. Nos divers travaux portant sur des « centralités périphériques » (Lavadinho, 2009 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) montrent, au contraire, qu'il est possible de trouver dans le tissu diffus des périphéries des nœuds d'attraction où la superposition des « raisons d'être là » portent le sceau de lieux proprement urbains où la diversité peut éclore.

Le mélange des fonctions et des publics, des temporalités étendues (Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Verchère-Tortel, 2010), une accessibilité forte par tous les modes de transport (Bailly et Heurgon, 2001 ; Hérans et al., 1999), une attention particulière portée à la qualité des espaces sont les prérequis de cette urbanité : nous avons pu les observer de façon récurrente au sein de toutes les « centralités périphériques » que nous avons identifiées. Ces « cellules souches » d'urbanité sont pour nous autant d'indicateurs d'un lieu, sinon dense, du moins intense dans ses usages. Nous partons ainsi du principe que c'est l'intensité urbaine et non la densité qui est la vraie marque d'une centralité dans le

monde urbain d'aujourd'hui (Lavadinho, 2009a ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011 ; Da Cunha et Kayser, 2009). Nous discuterons plus loin les implications qui découlent du fait de penser l'aménagement territorial en termes d'intensité urbaine.

Les « centralités périphériques »⁸⁰ deviennent des vecteurs d'urbanité dans l'urbain diffus

Contrairement à ce qu'a cru déceler Thomas Sieverts dans les évolutions récentes du monde urbain, il n'y a aucun fatalisme à ce que les sociétés d'individus choisissent la non-ville : c'est même à y regarder de plus près, exactement l'inverse.

Jacques Lévy

Nous avons vu que si la majorité des politiques d'aménagement urbain aujourd'hui prônent la ville dense et compacte et la reconstruction de la ville sur elle-même, la grande inertie d'un certain nombre d'autres politiques à incidence spatiale telles que les politiques fiscales ou les politiques de développement économique semblent au contraire participer de son expansion et contribuer toujours à un étalement urbain qui gagne, au-delà de l'habitat et de l'emploi, la quasi-totalité des fonctions urbaines (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2010 ; Wiel, 2010).

Face à cet état de fait qui diagnostique le centre comme étant de moins en moins au centre, la question qui se pose avec acuité aujourd'hui est la suivante : qu'est-ce qui *fait* centralité ? Le lieu où l'on se trouve, ou ce que l'on y accomplit ? Avec l'oxymore de « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b), nous privilégions clairement cette seconde option. La question devient dès lors : comment peut s'exprimer la notion de centralité dans des tissus diffus ? Quelles formes, le plus souvent inattendues, peut-elle prendre ?

Loin de devenir un anachronisme, la notion de centralité garde selon Antonio da Cunha toute son actualité : « le centre reste l'espace commun où il n'est pas nécessaire d'habiter pour se sentir chez soi. Il constitue la substance même de la ville. Expression matérielle et symbolique de l'urbain, il qualifie l'espace et marque sa structure ainsi que son renouvellement permanent. A l'ère de la ville hypermoderne, la centralité devient plutôt multiple et plurielle, traduisant la variété des formes et des niveaux d'organisation de l'urbain autant que la complexité du social » (Da Cunha, 2010, p. 6).

Il faut cependant prendre acte du fait que ces dernières décennies, le développement de la mobilité individuelle et l'étalement urbain qui en résulte (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 2010) ont été accompagnés par une recomposition des centralités urbaines (Ascher, 1995 ; 2001b ; 2008 ; 2009 ; Bassand, 1997, 2007 ; Bassand et al., 2001 ; Devisme, 2005 ; Dubois-Taine et Chalas, 1997 ; Dubois-

⁸⁰ Cette section comporte des extraits remaniés d'une publication antérieure : Lavadinho et Lensel (2010a), « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt », in Urbia n°11, Lausanne.

Taine, 2005 ; Dind in Da Cunha, 2010).

A partir d'une certaine échelle d'agglomération, les centralités se multiplient. La multi-centralité caractérise désormais la structuration de nos bassins de vie (Da Cunha et Kayser, 2009 ; Da Cunha, 2010). C'est la mobilité qui sert alors de liant à la *città diffusa*, dans la mesure où les divers fragments de ville sont mis en contact topologique les uns avec les autres par les réseaux (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 758). Ce phénomène de polycentralité, que l'on observait, jusque récemment, surtout au sein des grandes métropoles européennes (Dureau, 2000, 2009), a tendance à se généraliser et peut désormais être constaté jusqu'à des échelles de villes moyennes. Néanmoins, cette multiplication des centralités porte en germe son propre échec lorsqu'elle s'accompagne d'un certain degré de spécialisation qui nuit à la polyvalence qui caractérise l'essence même d'une centralité (Ostrowetsky et Bordreuil, 1988). La dissociation de fonctions naturellement complémentaires (administrative, décisionnelle, commerciale, culturelle, religieuse, économique, de loisirs, multimodale, etc.) ne permet alors pas de bénéficier de synergies pourtant nécessaires dans un contexte urbain.

La multiplication des centralités a également pour effet la remise en cause des notions classiques de centre et de périphérie, puisque à un modèle urbain dense et monocentré se substitue un « entre-ville » diffus et multipolarisé – la *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004). Pour Sieverts, « les références de la ville ancienne (...) ne nous sont généralement d'aucun secours lorsqu'il s'agit d'aménager la réalité de la *Zwischenstadt* alors que celle-ci constitue aujourd'hui, et de loin, la part prépondérante de la ville. En avouant un amour exclusif à la ville historique, on renvoie du même coup le traitement de cette banlieue mal-aimée au rang des tâches subalternes » (Sieverts, 2004 (éd. orig. all. 2001), p. 29). Pour Sieverts, la *Zwischenstadt* équivaut à un « paysage urbanisé » ou à la « ville paysagée » : une ville qui se déploie entre les vieux noyaux historiques et la campagne ouverte, entre les lieux de vie et les non-lieux des réseaux de communication, entre les circuits économiques locaux et les réseaux de dépendance au marché mondial (Sieverts, 2004, éd. orig. all. 2001, p. 9). La *Zwischenstadt* fait ainsi apparaître « des formes remarquables d'interpénétration des espaces bâtis et non bâtis » (Sieverts, 2004, éd. orig. all. 2001, p. 21). Pour Yves Chalas au contraire, ce serait l'urbain qui serait devenu la mesure et la ressource de toutes choses, de toutes activités, de tout paysage (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 38). Ce paysage urbain contemporain se présente, pour Chalas, comme « un enchevêtrement de villes-centres anciennes, mais aussi de bourgs et de villages devenus urbains, de zones agricoles et de zones naturelles, de zones industrielles, de zones commerciales, de zones d'habitat individuel périurbain, d'infrastructures routières et autoroutières, etc., qui forment un ensemble certes hétéroclite, mais un ensemble quand même, dont les composantes sont inséparables et qui sont d'ailleurs pratiquées, perçues et vécues comme telles par les habitants » (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 35). Quel que soit le point de vue retenu, les observateurs s'accordent à dire qu'urbain et paysage ne font désormais qu'une seule entité complexe.

Dans ce polycentrisme réticulaire où s'estompe le dualisme centre/périphérie, comme le confirme la pratique habitante de la ville au choix, c'est le périmètre du territoire métropolitain qui devient difficile à délimiter avec précision, puisque le centre lui-même devient difficilement identifiable (Chalas in Da

Cunha, 2010, p. 34). Ceci conduit Yves Chalas à affirmer que la centralité ne s'est jamais, paradoxalement, aussi bien portée. De nouveaux centres, parfois très importants, apparaissent en nombre dans la périphérie urbaine (Devisme, 2005). En conséquence, ce sont les fonctions mêmes de la centralité qui se diffusent dans l'urbain généralisé, selon le principe de la *città frattale* décrit par Bernardo Secchi (2005 (éd. orig. it. 2000)). Equipements à haute valeur ajoutée et usages « à la carte » se développent hors de la ville-centre traditionnelle, au sein même des espaces périphériques (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 29).

Cette décentration de la centralité nous oblige (Devisme, 2005) à penser la disjonction entre centre-ville et centralité : « dans nos territorialités contemporaines, les fonctions de centralité sont remplies par bien d'autres lieux et équipements que ceux que l'on trouve traditionnellement dans les centres-villes anciens. Le périurbain est même devenu le terrain principal de l'extension des fonctions de centralité » (Chalas in Da Cunha, 2010, pp. 29-30). Ce n'est donc pas tant la notion de centre en tant que lieu des interactions sociales qu'Yves Chalas remet en question, mais « la centralité géographique comme qualification privilégiée d'un lieu » (Da Cunha, 2010, p. 11).

Pour Jacques Lévy, c'est l'étalement urbain lui-même qui, d'une certaine manière, favorise l'essor de ce qu'il nomme le polycentrisme, en dévalorisant les centres anciens et en activant des centralités paradoxales, sur le modèle de *l'Edge city*⁸¹ (Garreau, 1991). Joel Garreau désigne de ce terme les développements qui concernent aujourd'hui les grands équipements commerciaux, mais aussi de nombreux services de très haut niveau, y compris les services de santé, d'enseignement universitaire, de recherche et de développement, de loisirs.

Michel Lussault prend appui sur cette notion de *Edge city* pour constater la généralisation, au sein de bien des organisations urbaines, de ce qu'il nomme un « complexe de centralités ». Ce complexe, fréquemment hiérarchisé, associe des centres tant concurrents que complémentaires, localisés en des positions variées. Il insiste ainsi sur l'émergence, depuis les années 1960, des espaces de centralités « situés en périphérie « physiographique », développés autour d'équipements et de services commerciaux de grande distribution, mais qui peuvent associer une grande diversité d'activités, connaître un réel affinage fonctionnel, occuper une aire de grande taille – bref, s'éloigner du modèle du lieu de centralité secondaire, pour devenir un territoire de centralité affirmée et polarisante, qui rayonne par contact contigu et connexe sur de vastes périmètres » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 742). Pour Lussault, ce sont alors les pôles de centralité les plus dynamiques, connectés par les grands réseaux de mobilité, qui

⁸¹ *Edge City* ou ville-lisière désigne un espace urbanisé périphérique qui concentre des entreprises, des services, des centres commerciaux et de loisirs. L'apparition des *Edge cities* est relativement récente (années 1960-1970) et rend compte de la polynucléarisation des centres en géographie urbaine. Nées à proximité d'échangeurs autoroutiers ou d'aéroports, elles s'étalent linéairement en s'appuyant sur l'armature du réseau routier. Joel Garreau a établi une liste de 200 *Edge cities* aux Etats-Unis en se basant sur une typologie comprenant 5 critères : une superficie importante de bureaux abritant de 20 000 à 50 000 emplois ; une fonction développée d'achats et de loisirs, avec au moins la surface équivalente à un centre commercial moyen ; une fonction de résidentialité réduite, avec moins de chambres que d'emplois. Bien que devant être de construction récente (moins de 30 ans), le dernier critère est celui d'une bonne perception et identification par la population.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Edge_city

l'emportent de plus en plus souvent, en matière de puissance de polarisation⁸², sur les centres en position de physiographie centrale (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 743).

Jacques Lévy relève toutefois que pendant ce temps, et ce malgré leur déclin annoncé, les centres-ville continuent de disposer tout de même d'un capital urbain considérable. Ce capital est d'autant plus facilement réactivé par les opérations de revitalisation que la patrimonialisation urbaine devient une composante majeure de leur attractivité renouvelée (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 690). Dans ce courant nous pouvons signaler, après le New Urbanism, l'émergence d'un « True Urbanism » (Hinshaw, 2007) capable d'apporter une contribution contextualisée à l'invention de nouveaux modèles d'aménagement qui réinventent ce retour au centre (Da Cunha, 2010, p. 13). Ces deux modèles de centralité – retour au centre et polycentrisme –, dont l'articulation se fait avec plus ou moins de bonheur, constituent les deux bras armés de la production urbaine contemporaine.

⁸² Selon la définition de l' INSEE de 1996, une aire urbaine rassemble toutes les communes au sein desquelles plus de 40% des déplacements domicile-travail sont polarisés par un même pôle urbain. Cette approche ne retient *in fine* que la mobilité comme critère de l'urbanisation. Lussault y voit la reconnaissance justifiée de l'importance du fait mobilitaire. (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p.745).

La délocalisation des fonctions renforce les « centralités périphériques »

Ce qui fait bouger les hommes, les biens, les capitaux, les informations, ce sont en dernière instance les différences entre les territoires et ce qu'ils abritent ou reproduisent comme actifs intangibles, que l'on peut aussi qualifier de capital culturel.

François Ascher

Le succès, en termes de fréquentation, des grands pôles multifonctionnels qui ont essaimé un peu partout hors des villes-centre tient pour l'essentiel à une mise à profit de la délocalisation d'un nombre croissant des fonctions classiques des centres vers des « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b). Si on peut le déplorer pour la dévitalisation des centres que cela peut parfois entraîner, on peut aussi s'en réjouir pour les nouvelles opportunités de « faire ville » que ces transferts de fonctions « à haute valeur urbaine ajoutée » apportent aux tissus diffus.

Il s'agit dès lors de poser un autre regard sur ces délocalisations successives qui regroupent finalement en périphérie toutes les fonctions caractéristiques de la centralité (Da Cunha, 2010) et de considérer cette mouvance autrement que comme un handicap. Cela implique de trouver les synergies qui feraient que leur présence tourne à l'avantage des tissus périphériques qui les accueillent : car leur simple juxtaposition ne suffit pas. Pour qu'il y ait éclosion de centralités assez fortes pour structurer les tissus urbains périphériques, de véritables synergies entre les divers équipements et les infrastructures de transport qui les desservent doivent se mettre en place pour tirer le meilleur parti de cette plurifonctionnalité esquissée mais encore très peu exploitée. La forme urbaine et l'accessibilité deviennent dès lors les deux leviers-clés sur lesquels les territoires de l'entre-ville peuvent agir pour renforcer leurs centralités (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b ; Von der Mühl et al., à paraître).

Comme nous l'avons argumenté plus haut, les objectifs de densification (Böhme et Meyer, 2002) et de reconstruction de la ville sur elle-même, pour louables qu'ils soient dans le cadre d'un développement urbain durable, ne sauraient être transposables en l'état à la *città diffusa* (Indovina, 1990) ou la *città frattale* telle que la définit Bernardo Secchi (2005 (éd. orig. it. 2000)). Mais ceci ne signifie pas pour autant qu'il faudrait laisser la périphérie hors du champ de la réflexion sur la centralité urbaine. Nous proposons donc ici la notion de « centralité périphérique » pour décrire certains types d'attracteurs capables de contribuer à la structuration des tissus urbains diffus. Cela ne va pas, bien entendu, sans prendre en compte également la question de leur accessibilité.

Pour notre part, nous faisons le pari que pour éclore, les « centralités périphériques » doivent s'appuyer sur :

- des agencements multifonctionnels qui augmentent la diversité des usages sur des temporalités plus étendues.
- des recettes innovantes pour augmenter leur degré d'accessibilité multimodale par des arrangements inédits en transports et en aménagement du territoire.

Ces recettes doivent parfois dévier substantiellement de l'original qui a fait le succès des villes-centres – le désormais classique dyptique « densité et mixité » –, pour mieux composer avec les ingrédients locaux du territoire et intégrer d'autres notions devenues essentielles, comme la qualité d'usage ou l'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a). En effet, ces tissus de l'entre-ville, combien même ils seraient peu denses, peuvent néanmoins se révéler par moments très intenses, car ils ne sont plus uniquement rythmés par les délocalisations monofonctionnelles de l'habitat et de l'emploi, mais par celles d'une myriade d'autres fonctions qui étaient auparavant l'apanage des centres : les achats, bien entendu, les loisirs, également, mais aussi la culture.

Nous constatons en effet désormais l'émergence d'autres centralités que celles purement monofonctionnelles. Cela est dû pour partie aux opportunités créées par les vagues successives de délocalisations qui ont marqué l'histoire récente de l'urbanisation : d'abord l'habitat, suivi de l'industrie, puis des services tertiaires. Michel Lussault note à ce propos que l'exode touche « l'ensemble des secteurs productifs, les structures de transport et de logistique⁸³ et, de plus en plus, les services, y compris ceux à haute valeur ajoutée (les hôpitaux, les universités, les sièges sociaux) » (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 736). En parallèle, la fonction commerciale a, elle aussi, migré hors de la ville (Niklas, 2006), et cette délocalisation se poursuit aujourd'hui (Cluzet, 2007) avec les secteurs des loisirs et de la culture (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)). Il en va jusqu'aux musées, équipements emblématiques des centres d'antan, qui choisissent désormais de s'implanter en périphérie pour répondre à un rayonnement qui dépasse de loin les frontières de l'agglomération qui les héberge (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b).

Comme les autres régimes de délocalisation qui lui ont précédé, celui de la culture est le résultat de choix des acteurs privés de l'industrie culturelle, mais aussi de plus en plus souvent des acteurs publics soutenant les politiques culturelles. Ces choix s'opèrent face à de fortes contraintes : prix du foncier prohibitif dans les centres, indisponibilité de parcelles de taille suffisante, controverses quant à l'impact de ces équipements dont la volumétrie et les choix architecturaux sont souvent considérés comme disproportionnés et mal intégrés au tissu urbain qui les entourent sont autant de raisons qui font régulièrement capoter la réalisation de nouveaux projets à teneur culturelle en ville. De surcroît, des réglementations patrimoniales qui se multiplient et se rigidifient empêchent souvent les agrandissements des bâtiments existants. Ces conditions de non-réceptivité des secteurs centraux font que bien souvent les équipements consacrés aux arts et à la culture doivent aller trouver leur compte ailleurs, en périphérie, et ce d'autant plus que leurs modèles de réussite socio-économique tendent à prôner la nécessité de disposer

⁸³ Alain Cluzet insiste sur le caractère peu structurant de ce type de centralités, puisque selon cet auteur « la réalisation de bureaux, locaux de production ou de stockage échappe le plus souvent à toute véritable norme d'implantation, à toute règle collective, alors même que les locaux d'activité représentent près de la moitié des nouvelles surfaces urbanisées. » (Cluzet, 2007, p. 16).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

de surfaces agrandies, aux normes techniques modernes et dont l'accessibilité doit être étendue à un bassin de chalandise toujours plus large, pour réussir à attirer, à grand renfort d'expositions temporaires, une clientèle toujours plus nombreuse et lointaine.

Ainsi on ne s'émeut plus de retrouver en bordure d'autoroute, loin des gares et des centres traditionnels, parfois abrités par des friches industrielles, mais de plus en plus souvent construits *ex nihilo*, des équipements culturels de première importance et au rayonnement international, à l'instar du Musée d'art contemporain à Saint-Etienne, la Fondation Gianadda à Martigny, la Fondation Beyeler à Bâle ou encore le Centre Paul Klee à Berne, pour n'en citer que quelques-uns. Chaque ville ou presque tente de se doter d'une implantation emblématique à l'échelle des grands territoires, fût-elle située en périphérie, fût-elle peu accessible par les transports publics. Il est étonnant, à cet égard, de constater la relative absence de réaction et de débat public autour de cet éloignement symbolique du centre d'équipements dont la nature même a toujours été porteuse de centralité.

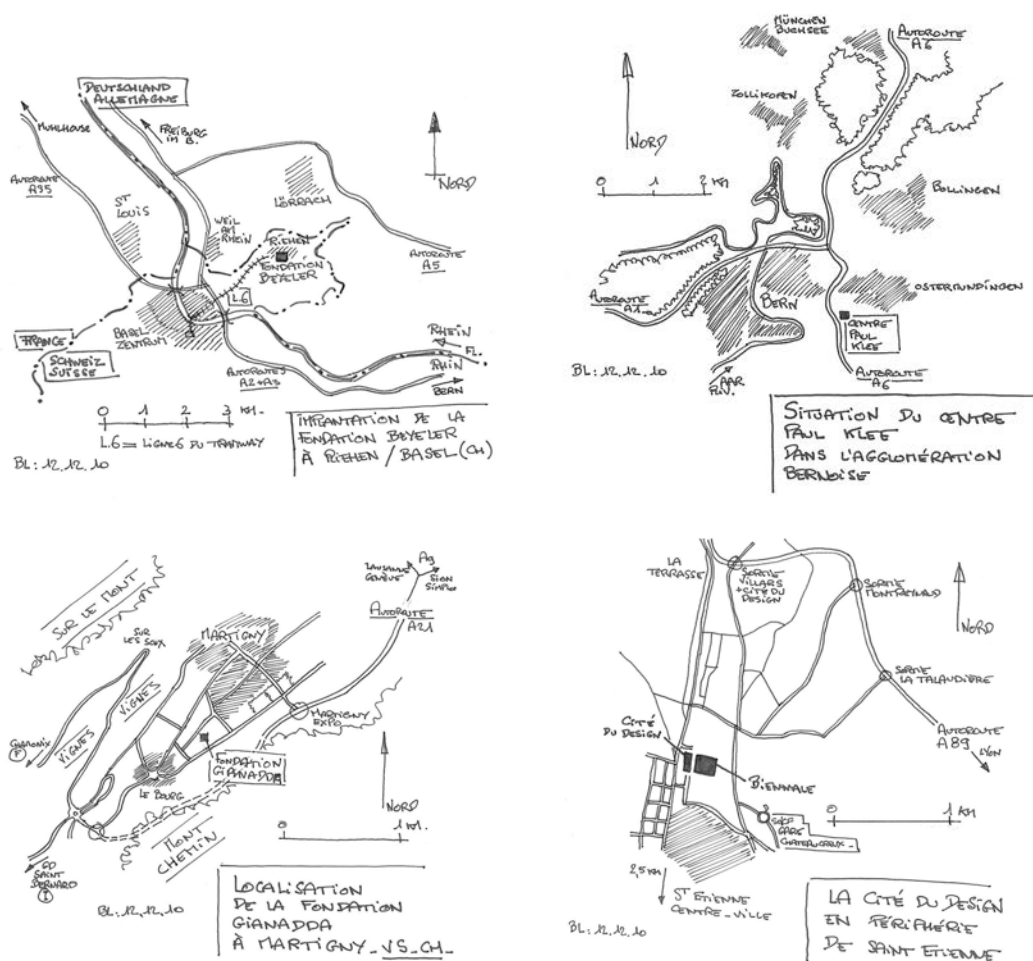


Figure 73 – Autrefois l'apanage exclusif des centres-ville, la culture fait désormais partie des fonctions urbaines qui s'exportent en périphérie. Cartographie © Bernard Lensel, 2010.

Les « centralités périphériques », facteurs-clé de la marchabilité en périphérie

L'autonomie des territoires n'est pas affaire de densité mais d'équilibre entre les divers dispositifs d'accessibilité suivant qu'ils s'adressent aux échanges internes ou externes au territoire.

Marc Wiel

Pour avoir été d'abord pensées pour la voiture, les « centralités périphériques » (Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b, 2011) n'en sont pas moins fréquentées à pied, malgré leur relative inaccessibilité piétonne due à des aménagements lacunaires ou inexistantes. Nous voulons souligner ici l'importance prioritaire que revêt à nos yeux le fait de garantir en priorité un accès piéton à ces attracteurs. En effet, s'attaquer aux territoires périphériques signifie obligatoirement faire des choix puisque, de par leur extension et leur caractère diffus, ces territoires ne pourront pas devenir marchables partout. Il nous semble judicieux dès lors de considérer avant tout l'accessibilité aux « centralités périphériques » comme levier perceptif de cette marchabilité. C'est là que des investissements ponctuels pourront offrir le plus de retour en termes de changements de comportement. Car la perception de la marchabilité en périphérie est tributaire avant tout de la perception de l'accessibilité à pied de ces attracteurs (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011 ; Von der Mühl, 2011 ; Von der Mühl, Ruzicka-Rossier et Lavadinho, à paraître).

L'enjeu pour les territoires périphériques est dès lors celui de tirer le meilleur parti de ces attracteurs pour structurer leurs réseaux de marchabilité. Il ne faut pas oublier que, contrairement aux idées reçues, un grand nombre de ces attracteurs sont déjà fréquentés à pied ; simplement ce mode reste ignoré ou considéré comme résiduel. Ce manque de reconnaissance du potentiel de la marche influence la perception des contextes spatiaux de ces attracteurs comme non marchables, alors que les faits observés sur le terrain contredisent cette perception (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

Ces attracteurs peuvent être de deux sortes : de grands attracteurs, dont le rayonnement se diffuse à l'échelle de toute l'agglomération, voire au-delà, et des attracteurs qui opèrent à une échelle plus locale, une échelle de quartier. Cependant, la majeure partie des attracteurs périphériques ne se classent pas dans l'une ou l'autre de ces catégories ; ils appartiennent plutôt à une catégorie hybride qui appelle en fait une superposition des usages locaux et régionaux, du fait de leur relative proximité de pôles d'habitat et d'emploi. Dans ces cas de figure les liaisons pédestres sont recherchées même lorsqu'elles sont sous-optimales. Il faut tenir compte de ce phénomène lorsqu'on considère la pertinence d'une meilleure desserte par les modes actifs pour rejoindre ces attracteurs.

Les centralités de proximité peuvent-elles s'exporter en périphérie ?

Prenons par exemple le cas des centralités de proximité. Un des enjeux de l'urbain contemporain est de redynamiser les centralités des quartiers résidentiels, c'est-à-dire de fournir aux habitants les fonctions permettant de répondre aux besoins de proximité et de développer une vie locale (Dind in Da Cunha,

2010, p. 149). Simultanément à des processus de concentration toujours plus forts qui voient naître des centres commerciaux de plus en plus importants en termes de superficie et divers en termes de fonctionnalités, et contrairement à la vision pessimiste de certains observateurs qui voyaient dans cette concentration des grandes enseignes la mort du commerce de proximité (Péron, 1993, 2004), ce dernier renaît de ses cendres et redevient un créneau porteur, sous de nouvelles formes, notamment pour répondre aux attentes actuelles liées à des temporalités plus étendues (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Héran et al., 1999 ; Verchère-Tortel, 2010). François Ascher relève ainsi que la fonction « dépannage » fait écho à une vie citadine devenue très irrégulière et aux horaires globalement plus tardifs (Ascher, 2008, p. 55). Du fait que l'intermodalité se développe et que, du fait de la réorganisation des réseaux de transports publics, la clientèle passe désormais massivement par des pôles d'échanges (Bentayou et al., 2002), on assiste également au développement de nouvelles micro-centralités liées aux mobilités urbaines, qui associent des commerces et des services (indépendants ou franchisés par des grandes sociétés) à des carrefours importants et à des arrêts de transports collectifs. Pour Ascher, ce renouveau du commerce de proximité peut constituer un outil très utile dans la qualification de l'espace urbain et la sécurité de l'espace public. En effet, il assure aussi une fonction urbaine d'animation et de sécurité publique qui n'est pas négligeable, mais qui est rarement prise en compte du fait qu'il s'agit d'une externalité dont le bénéfice est hors marché. Pour Antonio da Cunha, renouveler les centralités de proximité dans les zones résidentielles suburbaines s'avère une question cruciale dans une perspective de développement urbain durable (Da Cunha, 2010, p. 17).

L'enjeu de la marchabilité est bien évidemment central dans le débat sur la place de ces centralités de proximité une fois exportées en périphérie. La marche quotidienne, qu'elle soit pratiquée pour des motifs fonctionnels (achats, services, accompagnement, etc.) ou encore pour rallier une interface de transports publics, se pratique généralement sur des distances relativement courtes, en général inférieures au kilomètre. Ainsi, dix à quinze minutes est un budget-temps couramment alloué à des déplacements à pied d'ordre fonctionnel. Ce temps court ne pose généralement pas de problème dans les centres, mais à tendance à se rallonger en périphérie du fait de l'étalement urbain, qui distend les localisations des différents attracteurs. Lorsque la marche incorpore une dimension plaisir (Lavadinho et Winkin, à paraître) ou qu'elle est effectuée dans un but de loisirs, sa pratique connaît cependant une acceptabilité beaucoup plus forte. Il est donc possible d'augmenter l'acceptabilité du temps de marche au quotidien à une vingtaine de minutes, voire une demi-heure, pour autant que certaines conditions soient réunies (Lavadinho et Winkin, 2011) :

- L'attracteur offre une vaste gamme d'activités autorisant une durée de séjour prolongée. C'est le cas notamment des centres commerciaux, culturels, sportifs et dédiés aux loisirs. Une offre mixte combinant ces diverses activités voit encore son attractivité renforcée, et c'est actuellement la tendance qui se dessine. Des horaires de fonctionnement étendus sont également un facteur-clé, l'accessibilité temporelle étant au moins aussi importante que l'accessibilité spatiale.

- L'attracteur offre l'accès à un univers d'opportunités plus étendu mais situé plus loin, soit au centre-ville soit au sein d'une centralité en périphérie. C'est le cas des interfaces RER et métro. Le rayon d'attraction pour la marche est d'autant plus important que le temps passé dans le métro ou RER sera long et que la destination finale sera riche en opportunités.
- Il existe des lieux intéressants où s'arrêter en chemin, qui appellent des stratégies dites de *stopover* pour effectuer des activités annexes. Des itinéraires latéralisés voient alors le jour au sein de ces grappes rhizomiques (Deleuze et Guattari, 1980 ; Lavadinho et Winkin, 2005, 2008).
- L'itinéraire est attractif en soi et offre une continuité forte tout en combinant des espaces de transit et de séjour et en alternant des espaces animés dédiés aux bains de foule avec des espaces calmes d'intimité et de respiration. Ce type d'itinéraire se trouve soit le long de cours d'eau ou de coulées vertes, soit au sein de rues commerçantes.

Nous rejoignons ainsi François Ascher sur la nécessité de réfléchir à une politique de localisation judicieuse permettant la concentration des fonctions (Ascher, 2008, pp. 55-56), de façon à ce les centralités de proximité renforcent leur attractivité propre en tant que destinations à part entière, tout en fonctionnant également comme un équipement où l'on s'arrête en passant, ce qui suppose à la fois leur localisation sur des flux et l'encouragement des stratégies de latéralisation ou de stopover de la part des usagers. La double politique concernant les programmes « Railcities » et « Gare et plus » développés par les CFF en Suisse est emblématique de cette nouvelle tendance à conjuguer pôles d'échanges multimodaux et commerces de proximité. Nous décrirons cette politique de rénovation plus en détail dans le chapitre dédié aux *hubs de vie* au sein du mouvement IV. Si ailleurs en Europe cette tendance se limite le plus souvent aux grandes gares intermodales, en Suisse cette nouvelle manière de faire s'applique à toutes les échelles, y compris aux gares de moindre importance.

Dans cette perspective, un environnement marchable devient une composante essentielle de l'attractivité tant des nœuds d'interfaçage intermodal que des réseaux connecteurs qui sont supposés donner accès à ces nœuds et les relier entre eux.

La typologie des réseaux connecteurs qui sous-tendent l'essor des métriques pédestres comporte deux catégories, qui se subdivisent chacune à leur tour en deux sous-catégories :

- les réseaux connecteurs naturels, qui peuvent être *verts* (coulées vertes, parcs, espaces verts, etc.) ou *bleus* (cours d'eau (et leurs corollaires : ponts et passerelles piétonnes), lacs, canaux, bassins, miroirs d'eau, fontaines sèches, etc.) ;
- les réseaux connecteurs artificiels, qui peuvent être *animés* (rues commerçantes, lieux de sortie, lieux culturels, etc.) ou *calmes* (rues résidentielles, cours intérieures entre les ensembles d'habitation, etc.).

Des aménagements systématiques et une signalétique appropriée sont nécessaires pour encourager l'appropriation par les marcheurs de ces clusters de marchabilité – des secteurs qui abritent une constellation composée à la fois d'attracteurs et d'interfaces. L'enjeu est dès lors d'optimiser les réseaux

connecteurs pour :

- mieux relier les interfaces de transport multimodales aux diverses « centralités périphériques »
- rapprocher spatialement les activités liées aux achats, aux sports, aux loisirs et à la culture.

L'itération « connectivité & proximité »

L'impact des transports et leur caractère désormais nécessairement multimodal se révèle fondamental dans ces évolutions de la périphérie vers un gradient d'urbanité plus élevé. C'est en effet leur dimension réticulaire qui est appelée à jouer un rôle primordial pour canaliser la ville émergente et structurer un urbanisme ponctué par des constellations de « centralités périphériques ». Qualité et flexibilité de la desserte, tous modes confondus, sont ainsi au cœur de l'accessibilité des territoires périphériques. Il nous semble pourtant essentiel de souligner que ce qui rend la mobilité d'un territoire véritablement durable n'est pas tant son accessibilité en transports publics mais plutôt son haut degré de marchabilité. Les nécessaires complémentarités offertes par la marche et les modes partagés (autopartage, vélo en libre service) aux transports publics (Huwer, 2004) font ainsi partie des atouts que toute « centralité périphérique » devra désormais avoir à cœur de développer pour augmenter son accessibilité. En effet, ces modes à usage individuel offrent un complément utile à la mobilité collective, en comblant les besoins diffus de type *last mile* qui pénalisent la desserte des territoires moins denses. Mais il faut ici souligner que l'excellence des réseaux de transport est indissociable du traitement des espaces urbains. Les transports collectifs, tout comme le vélo, ont besoin d'un environnement piéton hospitalier. A cet égard, l'enjeu se situe aussi dans les zones périurbaines (Caruso, 2002 ; Cattan et Berroir, 2006), où l'essor de la voiture s'est fait aux dépens de tous les autres modes et où l'avenir et la performance des transports collectifs se joueront en grande partie sur leur accessibilité à pied et à vélo (Michaud et Segrestin, 2008, p. 13).

Ecartant la vision trop dichotomique qui associe aux modes motorisés le couple « vitesse et distance » et aux modes actifs le couple « lenteur et proximité », nous voulons insister ici sur la nécessité de s'émanciper d'une vision de la marche qui resterait prisonnière du mythe de la proximité que nous avons mentionné dans le mouvement I pour opérer un recadrage où la marchabilité en périphérie serait plutôt synonyme de l'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h). Celle-ci s'appuie sur un processus d'hybridation pour créer un nouveau mode de transport encore inédit (Amar, 2010) qui combinerait la marche et les transports publics d'une manière beaucoup plus « sans coutures » (*seamless travel*) que cela n'est le cas actuellement (Jones et al., 2010).

En effet, la question de la proximité, et surtout de ses limites, est toujours posée en filigrane lorsqu'il s'agit de décrypter la marche en milieu urbain. Cette question est déterminante en ce qui concerne les politiques de promotion de la marche urbaine, car de la réponse vont dépendre bien des choix d'investissement. En effet, si l'on estime que les gens ne marchent que 300 mètres, l'on pensera inutile d'aménager les cheminements piétonniers entre une zone commerciale et un arrêt de tramway situé à 1 km. Si l'on estime que les gens ne marchent pas en périphérie, l'on s'abstiendra de relier les attracteurs

qui s’y trouvent. De surcroît, comme nous l’avons vu, cette question s’avère d’autant plus cruciale que de plus en plus d’activités qui « font centralité » tendent à se délocaliser en périphérie. Les distances entre les diverses localisations où ont lieu ces activités ne cessent d’augmenter, impliquant une organisation réticulaire de nos déplacements pour pouvoir joindre ces divers lieux d’activités.

Campagne-Ville : le pas de deux⁸⁴

L’adoption d’un mode de vie urbain continue aujourd’hui de se disséminer toujours plus loin, élargissant le cercle de l’influence urbaine à des territoires toujours plus diffus (Grafmeyer et Authier, 2008 (1^{ère} éd. 1995), p. 7). Alain Cluzet remarque ainsi que « la banalisation des constructions neuves en périphérie des villes ou au cœur d’espaces naturels, constructions à vocation d’habitation ou d’activité, est acquise, et les modes de vie urbains ont gagné les régions rurales les plus isolées » (Cluzet, 2007, p. 14).

En conséquence, le rural pur existe de moins en moins (Marly, 2009), sauf dans nos imaginaires d’urbains (Cavin et Marchand, 2010 ; Urbain, 2008 (1^{ère} éd. 2002)). Mais cela ne veut pas dire pour autant que la ville dense est notre seul univers. Loin s’en faut, puisque l’on constate que la majorité des personnes vivent en fait en périphérie, dans des milieux relativement peu denses. Le rôle de la maison individuelle dans l’exode urbain en Suisse a été décrit dès le début des années 1980 par Alain Garnier, Philippe Maillard et Joseph Csillaghy (1981). Plus récemment, Cynthia Ghorra-Gobin (2006) a analysé le rôle de la maison individuelle dans le processus d’étalement urbain actuel dans le contexte américain.

Ainsi en Suisse, si les trois-quarts de la population habitent en milieu urbain, environ les deux tiers résident dans un type de territoire aggloméré certes, mais pas central (Schuler et al., 2006). Au cours des 25 dernières années, la superficie occupée par des activités a augmenté de plus de 24% et celle occupée par du logement a augmenté de plus de 15% en Suisse (OFS, Statistique suisse de la superficie). Entre 2000 et 2005, près de 100 000 nouvelles habitations ont été construites. 76% étaient des maisons individuelles⁸⁵ (OFS, 2006/07).

D’après Alain Cluzet (2007, p. 14), la France connaît un phénomène similaire avec une forte extension de ses territoires agglomérés : après avoir connu une croissance démographique très forte sur un espace concentré durant les Trente glorieuses (croissance de la population urbaine de 75 % mais extension seulement de 25 % de la taille des agglomérations), le pays a vu surgir, durant les vingt-cinq dernières années, un phénomène exactement inverse (25 % de croissance de population mais extension des agglomérations de 75 %). Les lotissements ne regroupent actuellement en France que 20% de la construction de maisons individuelles (Ascher, in Allemand et al., 2004, p. 31).

⁸⁴ Ce titre est tiré d’un ouvrage collectif intitulé « Campagne-ville: Le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales », publié en 2008 aux PPUR sous la direction de Lilli Monteventi Weber, Chantal Deschenaux et Michèle Tranda-Pittion.

⁸⁵ Pour François Ascher, la lutte contre les effets environnementalement incorrects de ce type d’habitat doit passer par « la conception de lotissements et de maisons à haute qualité environnementale, le développement de transports à la demande et de l’intermodalité, la polarisation des équipements de proximité dans des microcentralités, la coagulation de l’urbanisation dans des zones plus compactes, etc. » (Ascher, 2008, p. 79).

Certes, de tout temps le développement des libertés individuelles et l'élévation du niveau de vie ont trouvé une traduction dans une consommation accrue d'espace bâti, laquelle était de seulement 5 m² par personne au Moyen Âge (Cluzet, 2007, p. 23). Aujourd'hui, le taux de consommation d'espace lié à l'urbanisation et aux infrastructures de transport frise le chiffre impressionnant de 1 m² par seconde pour la Suisse, un chiffre qui est en partie lié justement à un accroissement sans précédents de la consommation de l'espace bâti par personne, qui atteignait déjà pour la période 1992-1997 les 400 m² en Suisse (dont seulement le dixième sont directement liés à l'espace d'habitat proprement dit, le reste allant aux infrastructures de transport et aux divers équipements collectifs). La Confédération suisse a exprimé la volonté de stabiliser ce chiffre, mais le monitoring effectué par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) pour la période 2004-2009 montre encore un accroissement de 5.6 m² pour cet indicateur⁸⁶. En France, la consommation d'espace bâti représente le double, avec 854 m² par habitant en 2007⁸⁷.

De l'entre-ville diffus aux « centralités périphériques » structurantes

L'échelle institutionnelle des agglomérations ne cesse dès lors d'être remise en question pour tenter d'accompagner l'évolution rapide des bassins de vie fonctionnels (Bleton-Ruget et al., 2006), qui se déploient sur des territoires de plus en plus vastes et de plus en plus éloignés des centres traditionnels. Les villes ayant changé d'échelle et de modalités de fonctionnement, l'un des enjeux majeurs, pour François Ascher (2008), est que les ressources qu'elles offrent soient accessibles à tous. Si donc le « droit à la ville » cher à Lefebvre (1968) passe par son accessibilité, la mobilité des personnes et des biens constitue pour Ascher (2003) un élément clé de cette accessibilité. Il propose de reformuler le champ du service public dans le domaine du transport en développant le concept de « service public de l'accessibilité urbaine », la notion de transport public lui semblant désormais être devenue trop restrictive et inadaptée. De même pour la gestion des équipements, où cet auteur estimerait utile de raisonner plus en termes de services aux personnes et moins en termes d'équipements des lieux (Ascher, 2008, pp. 21-22).

L'urbanité de « la non-ville et de la non-campagne » dépend *in fine* pour Thierry Paquot de notre capacité à fonder un « être-ensemble » qui accepte la délocalisation de ses relations, la déspatialisation de ses manifestations, la virtualisation de son devenir (Paquot, 2010, p. 48). Mais alors même que les imaginaires qui façonnent nos (non-) désirs d'urbanité (Cavin et Marchand, 2010 ; Heins et al., 2002) restent accrochés à la mythique ville-centre et à la non moins mythique ville-campagne (Jessenne, 2006 ; Urbain, 2008 (1^{ère} éd. 2002)), l'urbain diffus devient, pour le meilleur et pour le pire, notre référence première en termes de vécu quotidien.

Nous sommes alors confrontés au phénomène de l'entre-ville (*Zwischenstadt*) décrit par Thomas Sieverts (1999, 2004)⁸⁸. La fonction d'accueil de nouveaux habitants, traditionnellement portée par les villes,

⁸⁶ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/03/blank/key/siedlungsflaeche_pro_einwohner.html.html.

⁸⁷ http://www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_6_Conso_espaces_cle66f24a.pdf

⁸⁸ Cet auteur porte son analyse sur ces vastes territoires qui se sont formés essentiellement dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle dans les pays d'Europe de l'Ouest (il analyse surtout l'Allemagne et le Plateau suisse), et qui contrastent fortement, de par leur organisation spatiale, avec la « cité à l'européenne » qui avait prévalu durant plusieurs siècles auparavant.

prend son essor désormais également, voire surtout, au sein de ces nouveaux territoires de l'entre-deux, portés à la fois par l'utopie de la recherche de la nature et une réalité du moindre coût du foncier. Dans les faits, le prix « avantageux » du foncier se révèle largement contrebalancé par un coût et des contraintes liées aux transports. Pendant ce temps, le caractère rural de ces espaces est fortement malmené par une urbanisation anarchique.

Face à cet état de fait, l'enjeu, pour Geoffrey Caruso (2002) comme pour François Ascher (2008), n'est pas tant de lutter contre la périurbanisation, la suburbanisation ou la rurbanisation en tant que telles, mais d'organiser de la façon la plus urbaine et la plus écologique possible ces modes d'habitat et de travail (Cattan et Berroir, 2006). La concentration des déplacements, par la polarisation et l'axialisation des flux, peuvent y contribuer. Cela suppose le développement de centralités puissantes autant que la maîtrise de la localisation et de la compacité des lotissements d'habitat et des zones d'emplois (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005). Dans cette perspective il paraît également souhaitable que les schémas d'aménagement et les documents de planification portent sur des zones assez larges pour englober l'ensemble des populations concernées et arriver à prendre en compte leurs modes de vie, plutôt que de mettre en avant de manière abstraite la nécessité de lutter contre un étalement urbain qui serait défini à partir des seules densités (Ascher, 2008, pp. 111-112).

Des transports publics en mal d'urbanité

En ce qui concerne les enjeux morphologiques de l'étalement urbain, Thomas Sieverts parle de « transformation du paysage ». Il reconnaît explicitement que « la *Zwischenstadt* peut contenir un foisonnement de formes urbaines et architecturales, pour autant que l'ensemble formé avec son réseau de communication reste lisible et, surtout, que son paysage conserve une cohérence perceptible, tout comme un « archipel » dans un « océan ». Le paysage doit devenir le véritable lien de la *Zwischenstadt* » (Sieverts, 2004 (éd. orig. all. 2001), p. 24). Cependant, lisibilité et cohérence restent de l'ordre d'un horizon encore à trouver plutôt que d'une réalité partagée. Les réseaux de transports publics et leurs axes structurants, s'ils ont fait leurs preuves au sein de villes denses, grâce notamment au retour couronné de succès des tramways en milieu urbain, continuent à avoir du mal à suivre l'étalement galopant de l'urbanisation : en périphérie, ils offrent des réponses encore trop souvent aléatoires, inconfortables et inadaptées aux besoins. Les territoires périphériques se voient ainsi sillonnés de pléthore de lignes de bus à l'ergonomie discutable, dont les tracés restent peu lisibles et les fréquences trop réduites, et qui restent le plus souvent sous-utilisées dans l'attente improbable d'un train, métro ou tramway qui saurait prendre le relais et orchestrer le développement de ces secteurs diffus sur son sillage⁸⁹.

⁸⁹ Alain Cluzet fait remarquer que la surmédiation des projets de tramway, qui sont selon lui des réussites avant tout du point de vue de la requalification urbaine, masque mal la sous-fréquentation globale des transports publics : 83 trajets par an en France pour chaque citoyen, soit moins d'un aller-retour par semaine, à comparer à plusieurs dizaines de trajets en automobile. Cette moyenne, déjà très faible au niveau national, est trois fois plus faible dans les agglomérations de taille réduite, comptant moins de 100 000 habitants (Cluzet, 2007, p. 140). Il faut néanmoins relever que son ouvrage a été rédigé avant 2008, qui a vu publiés les derniers résultats des enquêtes ménages déplacements de l'Insee qui montrent que les investissements dans les transports publics réalisés ces dernières années commencent à porter leurs fruits. Nous observons notamment un léger tassement de l'usage de l'automobile, qui

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

François Ascher se fait le porte-parole d'une pensée généralement admise qui veut que l'effet urbanistique des tramways soit au moins aussi important que leur effet transport : du fait que les sites propres sont des interventions lourdes sur l'espace public, les tramways ont effectivement permis dans bien des cas des renouvellements urbains profonds. En revanche, les couloirs de bus sont souvent négligés du point de vue de l'aménagement. Ils méritent pourtant, selon Ascher, des efforts de qualité urbanistique, car ils ne se résument pas à des « techniques de circulation ». Mais toutes les villes ne portent pas nécessairement l'attention nécessaire à ce type d'aménagement et continuent à considérer la question des sites propres comme relevant uniquement des domaines techniques de la circulation et de la voirie (Ascher, 2008, p. 124). L'effort actuellement poursuivi avec les requalifications de boulevards urbains en Europe se révèle certes un progrès considérable, mais il reste dans bien des cas insuffisant. En particulier, nous pensons que les axes forts de type BHNS (bus à haut niveau de service) gagneraient à être requalifiés comme de boulevards urbains à *haut degré d'urbanité*, sur le modèle des certifications HQE développées pour qualifier l'habitat répondant à de hautes exigences sur le plan énergétique.

En tout état de cause, la volonté d'arrimer le développement urbain aux axes forts de transport public, prônée par les théoriciens de la ville et expérimentée ici et là lorsque des opérations de grande envergure le permettent, reste généralement l'apanage des liaisons entre le centre et ses premières couronnes. Pour la grande majorité des territoires véritablement périphériques et n'en déplaise les nombreuses déclarations d'intention, le TOD (*transit oriented development*), tel qu'il est proposé par Peter Calthorpe dans son ouvrage *The next american metropolis* (1993), reste de l'ordre du rêve qui peine à se concrétiser ailleurs que dans les plans, face aux réalités de la faible densité et du maillage poreux des territoires diffus et aux contraintes financières actuelles qui freinent durablement les investissements des collectivités publiques dans de nouvelles infrastructures lourdes de transport public.

Il faut relever aussi qu'un effet de prégnance de l'ancien modèle centre-périphérie préside encore de nos jours à l'organisation des transports urbains de la plupart des agglomérations : leur distribution en étoile, de par sa nature radioconcentrique, ne peut intégrer les couronnes périphériques de manière efficace. Il faut pourtant se rendre à l'évidence, nous dit Michel Lussault, que les organisations urbaines actuelles s'avèrent des assemblages disparates de fractions distinguables selon leur niveau de densité et de diversité sociétale, sans claire figure organisatrice globale : « le modèle radioconcentrique a cédé devant le développement d'un espace urbain en écume, qui juxtapose sans métaplan défini et contrôlé des sphères spatiales diverses, et qui inclut désormais de nombreux périmètres non bâtis » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 741). L'usage de la voiture est par conséquent beaucoup plus fréquent dans les zones rurales et les zones périurbaines que dans les centres agglomérés denses où s'épanouit la multimodalité.

n'avait pas cessé de croître à un rythme rapide et régulier de 3% par an depuis 20 ans, selon l'union routière de France. Le faible développement en France des réseaux de bus ou de trolleybus électriques est caractéristique de cette approche communicante qui privilégie le tramway, bien que cinq fois plus coûteux, du fait de sa meilleure lisibilité politique (Cluzet, 2007, p. 144). Au Pays-Bas, en Suisse, en Allemagne et en République Tchèque, nous pouvons en revanche remarquer que le tramway est loin d'être un simple effet d'annonce. Les nombreuses lignes de tramway qui sillonnent les principales agglomérations de ces pays ont des effets porteurs sur la structuration des territoires urbains, y compris jusqu'en périphérie.

Introduire des axes de transports en commun de manière indifférenciée sur tout le territoire diffus n'est pas pour autant la panacée, car leur efficacité est fortement réduite s'ils n'atteignent pas les conditions propices à une cadence assez efficace pour être concurrentielle avec la voiture. Il ne s'agit donc pas de succomber à la tentation d'épouser la totalité de l'urbain diffus en diluant les capacités des transports publics. Ces derniers devraient plutôt garder à l'esprit leur vocation première d'axes forts structurants et ne pas tenter de concurrencer la voiture sur l'horizon toujours plus inatteignable d'une couverture spatiale exhaustive du territoire⁹⁰. Il s'agit plutôt d'offrir une armature spatiale aérée mais structurante, assortie – et c'est bien là l'essentiel –, d'une couverture temporelle digne de ce nom. Pour le reste, il s'agit de travailler en complémentarité avec les autres modes, en introduisant assez de flexibilité et de réactivité en temps réel pour répondre de manière efficace à une demande qui s'avère très flottante, à la fois dans le temps et dans l'espace.

Le manque de liant des périphéries

Les centralités qui tentent d'éclore dans le périurbain cumulent quant à elles les handicaps d'un zonage trop strict et d'un maillage peu dense : les fonctions s'y juxtaposent sans véritablement s'y mélanger et les synergies qui pourraient naître de leur relative proximité sont contrariées par la multiplication des coupures physiques et mentales qui rendent leur accessibilité défaillante. Si l'attractivité urbaine (Damon et Cusin, 2010) y fait parfois son apparition, à la fois sur le plan économique (pôles d'activités, parcs et zones industriels, etc.) et commercial (centres commerciaux), et plus récemment sur le plan des loisirs et de la culture (pôles de loisirs, équipements sportifs et culturels, etc.), le liant entre ces différents ingrédients n'arrive que trop rarement à prendre. Par liant, nous entendons une perméabilité et une connectivité fortes, capables de fertiliser les terrains trop séparés de nos activités quotidiennes (Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b). Ce liant, au sens où nous le concevons, participe de ce processus osmotique où spatialités et temporalités diverses se croisent pour produire du sens et faire éclore ces rythmes multiples (Granovetter, 1975 ; Lynch, 1972 ; Bailly et Heurion, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Duval, 2001 ; Héran et al., 1999 ; Verchère-Tortel, 2010), parfois dissonants mais toujours rassembleurs, qui font tout le charme de la ville et que nous avons coutume d'appeler urbanité.

L'obstacle principal à ce que ce liant puisse éclore en périphérie tient dans le fait que la morphologie des secteurs diffus présente généralement deux handicaps majeurs à l'essor des *métriques pédestres* (Lussault et Lévy, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) :

⁹⁰ Ainsi par exemple pour la France, il est prévu selon le Gart (groupement des autorités responsables de transport public), la réalisation de 460 kilomètres de sites propres, routiers ou ferrés, étalée sur une période de dix ans. Dans les faits, il n'est réalisé chaque année que quelques dizaines de kilomètres de réseaux de métro ou tramway supplémentaires. Ce chiffre demeure très modeste, voire infinitésimal au niveau national, au regard du nombre total de kilomètres de voirie existants avec lesquels ils sont en concurrence : 10 000 kilomètres d'autoroutes, 26 000 kilomètres de routes nationales, 360 000 kilomètres de départementales et près de 600 000 kilomètres de voiries locales. Or la demande de déplacements est croissante et les réseaux ferrés faiblement interconnectés. Cette tendance se vérifie à l'échelle européenne. (Cluzet, 2007, p. 139)

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- D'une part, une **faible densité** et un étalement urbain important⁹¹ signifient le plus souvent des transports publics mort-nés, du fait de connexions peu efficaces aux fréquences insatisfaisantes.
- D'autre part, la **faible connectivité** du tissu périurbain et les nombreuses nuisances (pauvreté des aménagements, bruit des infrastructures rail-route dont témoigne l'invasion progressive des paysages périphériques par de nombreux murs anti-bruit) impactent de manière sensible l'attractivité de la marche. De nombreuses coupures, tant linéaires que surfaciques, constituent ainsi autant de détours pénalisants qui diminuent l'intérêt des itinéraires à pied en périphérie.

La structuration de l'accessibilité en périphérie par l'itération « proximité & connectivité »⁹²

Le monde urbain montre une capacité forte à accueillir les diverses échelles de centralité dans la mesure où il assure une certaine cohabitation, à travers ses espaces publics et ses métriques publiques (transports publics et marche à pied), aux différentes composantes de la société urbaine qui l'habitent. Cet univers multiscalaire offre ainsi à ses habitants une accessibilité doublée d'une familiarité.

Jacques Lévy

L'approche pour desservir les tissus périphériques ne peut par conséquent être ni celle de la marche seule, ni celle des transports publics seuls. En revanche, nous pensons qu'une approche combinant ces deux modes de transport comporte plusieurs avantages. Mais pour pouvoir en bénéficier il faut au préalable abandonner toute velléité d'une desserte exhaustive du territoire par les transports publics et d'adopter plutôt l'idée d'une desserte alternée de type « **proximité & connectivité** ».

Ce principe propose une structuration de la mobilité en boucles multimodales où les transports publics sont complétés par la marche. Un tel réseau de transports publics, libéré des contraintes de l'exhaustivité, peut être réduit à quelques axes forts, rapides et performants, de type métro ou RER, aux interfaces plus éloignés les uns des autres, pour autant qu'il soit « équipé », si l'on peut dire, de métriques pédestres qui offrent cette flexibilité « porte-à-porte » tant recherchée pour compléter la desserte des territoires qui entourent ces interfaces. Grâce à cette alternance itérative de type « proximité & connectivité », une

⁹¹ Comme le souligne David Mangin dans son ouvrage *La ville franchisée*, les nouvelles formes des urbanisations dues à l'étalement urbain (Cattin et al., 2006) méritent étude du fait même de leur importance : « Les statistiques françaises sont parlantes : une densité urbaine divisée par deux sur une étendue multipliée par quatre ou cinq, le tout en une quarantaine d'années. Trois français sur cinq vivent dans une ville de plus de cent mille habitants. Les deux tiers des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture, sur des distances considérablement étendues en une quinzaine d'années, pour une durée maximale admise d'une heure trente environ. » (Mangin, 2004, p.11). Face à l'importance du phénomène, Mangin dresse le constat de l'insuffisance de nos outils pour appréhender ces nouvelles formes urbaines étalées.

⁹² Une version antérieure de cette section a paru en anglais sous la forme d'une communication pour la conférence de Walk 21 à Barcelone en 2008 sous le titre « Nearness dynamics » (Lavadinho, 2008g). Une version française remaniée a été intégrée par la suite dans le rapport « Marcher avec les transports et la ville » publié par les Éditions prospectives de la RATP en 2010. Cette section comporte également des extraits remaniés d'une publication antérieure : Lavadinho et Lensele (2010a), « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt* », in *Urbia* n°11, Lausanne.

desserte optimale des bassins de vie alors peut voir le jour, pour autant que la marche et les transports publics soient tous deux redimensionnés pour mieux répondre à des besoins de chaînage complexes et puissent véritablement assumer un rôle intégrateur face à des agendas d'activités multiples aux motifs divergents.

Cette double approche de type « proximité & connectivité » implique toutefois un calibrage attentif des nœuds de transit et échange. Dans ce cadre il importe de prêter une attention particulière aux stratégies dites de *stopover*, qui doivent être facilitées. Cela peut se faire notamment en multipliant les opportunités de séjour au sein d'espaces publics, de pôles d'échanges multimodaux ou encore de « centralités périphériques ».

La notion de polarisation introduite par François Ascher (2008, p. 115) vient ici selon nous utilement compléter celle de centralité. L'un des enjeux de la structuration des grands territoires, du point de vue de leur durabilité, est en effet celui de polariser autant que possible les activités urbaines et les déplacements. Pour Ascher, l'intérêt de la polarisation est triple :

- en concentrant des activités dans des pôles, elle suscite des économies de déplacements ;
- elle permet de concentrer ou de rabattre les déplacements sur des axes afin de développer des infrastructures lourdes de transports collectifs ;
- enfin, elle rend possible le développement de plusieurs sous-systèmes radioconcentriques et donc la création d'axes majeurs, voire de structures urbaines de type « hub and spokes » (modèle inspiré du transport aérien qui organise les transports à partir d'un nombre limité de grands centres répartiteurs).

De notre point de vue, cette politique de polarisation est nécessaire mais non suffisante ; par le fait même qu'elle concentre toutes les fonctions au sein des interfaces elles-mêmes, elle rencontre assez rapidement ses limites. Des problèmes de congestion et de conflits d'usage surgissent, qui posent question quant à sa capacité de « faire ville ». Nous prôtons plutôt ici une politique qui saurait fomentier de synergies fortes entre les attracteurs et les interfaces multimodales au sein de ce que nous avons appelé « clusters de marchabilité » en tirant parti de la constellation de trajets qui seraient « faisables à pied » lorsque ces divers équipements se retrouvent dans un périmètre de relative proximité les uns par rapport aux autres.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

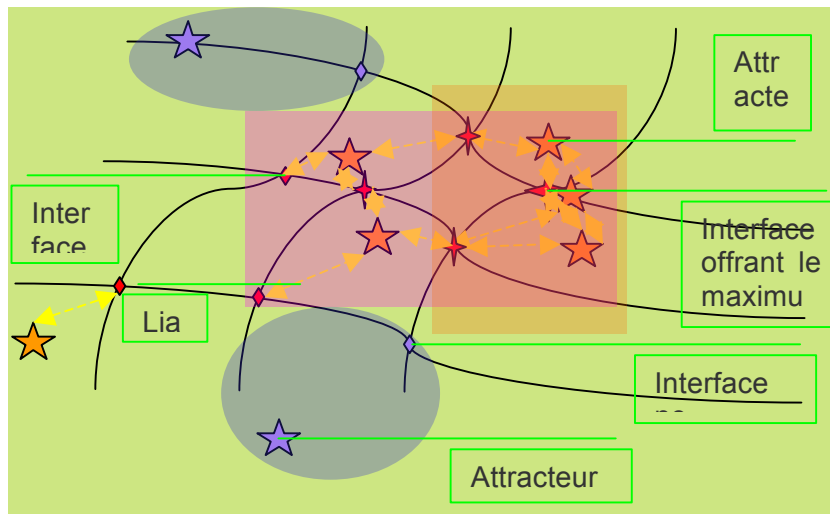


Figure 74 – La double stratégie multimodale « proximité & connectivité » pour une ville des courtes distances

Léon Krier (1998), l'un des principaux théoriciens du *New Urbanism*, ainsi que Peter Calthorpe (1993), qui défend le concept de *Transit-oriented Development* (TOD) que nous avons déjà mentionné plus haut, sont tous les deux de fervents partisans d'une organisation polycentrique de l'urbain qui permette aux citoyens de troquer leur voiture contre des modes de transport plus durables. Léon Krier parle ainsi de « pedestrian pockets » pour nommer des centralités de proximité auxquelles il convient de donner une nouvelle expression qualitative en revalorisant l'espace public (Da Cunha, 2010, pp. 8-9). Les auteurs de la Charte du *New Urbanism* rappellent l'étroite imbrication des échelles du quartier, de la ville et de la métropole, tout en faisant le constat que la région métropolitaine est désormais le cadre privilégié de l'organisation socio-économique de nos sociétés (Da Cunha, 2010, p. 12). Il n'est donc pas question d'en rester à une analyse qui ne considérerait que les échelles locales. A l'échelle métropolitaine, il nous faut souligner l'importance de la localisation judicieuse tant des attracteurs multifonctionnels offrant une panoplie élargie d'activités que des interfaces de transport multimodales. Les erreurs dans la localisation stratégique des équipements (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005) se payent encore plus cher en périphérie, où ils sont indispensables à la structuration des tissus diffus, que dans la ville-centre, où leur abondance même crée une certaine redondance qui permet à d'autres équipements de prendre le relais en cas de besoin.

Au cours de la dernière décennie les modèles polycentriques ont été repris dans les instruments de planification urbaine d'une grande majorité de villes d'Europe. L'enjeu essentiel des politiques de développement territorial multipolaire reste, selon Antonio da Cunha, partout le même : « contrer des dynamiques de morcellement et refaire des lieux agréables à vivre » (Da Cunha, 2010, p. 8). Cette polycentralité « agencerait des « noyaux d'urbanité » interconnectés par des transports publics, des itinéraires de mobilité douce, (...) une requalification d'ensemble des espaces publics (...) » (Da Cunha, 2010, p. 8). Ainsi ce sont les effets combinés de centralité et de proximité qui, en se renforçant

mutuellement, créent une dynamique vertueuse qui encourage les usagers à élargir les périmètres de leurs déplacements à pied. Parmi les facilitateurs de la marche, des attracteurs et des interfaces facilement accessibles sont aussi importants que des itinéraires aux configurations spatio-sensibles favorables et des réseaux exhaustifs, continus et lisibles (Hillman, 2001). Il est évidemment tout aussi essentiel d'assurer un haut degré de marchabilité au sein des interfaces multimodales elles-mêmes. La marche offre de ce point de vue, pour Georges Amar et Véronique Michaud, un champ fécond de re-conception du lien entre ville et transports. Elle permet d'enrichir les réponses que les opérateurs de mobilité doivent trouver aux nouvelles demandes des territoires et des individus. Pour ces auteurs, l'intelligence de la marche participe directement à la qualité des transports publics, par la simplification de leur usage, des combinaisons modales multiples et des correspondances (Amar et Michaud, 2009, p. 8). L'accessibilité des stations de transport public, la qualité des cheminements dans les correspondances et les lieux de transport, plus globalement l'insertion urbaine des projets de métro ou tramway⁹³ conditionnent largement le succès de la ville multimodale.

⁹³ Comme nous avons pu le montrer avec notre étude approfondie des usages du tramway T3 et de la ligne 10 du métro parisien (Lavadinho et Lévy, 2010).

La marche, pivot de la multimodalité à l'échelle de l'agglomération

La révolution industrielle a rendu possible la mobilité urbaine pour le plus grand nombre, notamment par les effets conjugués de la production en série d'automobiles, l'essor de l'aviation, les congés payés et le tourisme de masse. L'hypermodernité contemporaine nécessite, selon François Ascher, la production d'une mobilité encore plus grande, mais diversifiée et changeante. « Il n'est plus possible de concevoir une infrastructure ou une ligne de transport collectif simplement comme le moyen d'aller d'un point à un autre. Non seulement il faut concevoir les transports comme des réseaux, mais il faut construire ces réseaux comme des structures multimodales et intermodales. Les citoyens doivent pouvoir accéder à tout point de la ville, à toute heure, de façons aussi variées que possible car leurs déplacements s'inscrivent dans des programmes d'activités de plus en plus multiples et changeants » (Ascher, 2009, p. 155).

Les infrastructures lourdes de transports publics, comme les métros et les tramways, les infrastructures plus légères comme les lignes de bus aménagées doivent s'articuler avec les divers transports individuels, les aménagements piétonniers (y compris les trottoirs roulants, les escalators, les ascenseurs), les transports intermédiaires comme les taxis, les navettes, les voitures partagées, les systèmes de stationnement, etc. Dans les prochaines années, la performance des transports urbains se jouera dans le champ de gestion intégrée des différents modes de transport. Les centrales de mobilité seront les pièces maîtresses de ce système informationnel multimodal. L'avenir en matière de mobilité urbaine est de ce point de vue, selon François Ascher, « plus tourné vers la mobilisation de l'économie de la connaissance et de l'information pour concevoir et gérer des complexités de plus en plus grandes, que dans un retour à une improbable proximité de voisinage généralisée, un ralentissement des déplacements, une simplification des flux et des voiries » (Ascher, 2009, p. 156).

L'usager multimodal adopte une mobilité à la carte

Dans un contexte urbain où mobilité rime avec liberté mais aussi de manière croissante avec contrainte, avec simplicité mais aussi de manière croissante avec complexité, il devient primordial, pour les acteurs en charge de l'aménagement urbain, d'accorder une place prépondérante à ce qui en constitue le ciment : la marche à pied. D'un comportement centré sur les transports individuels motorisés, les urbains mobiles d'aujourd'hui se dirigent en effet aujourd'hui vers un usage de type occasionnel, « à la carte », d'un bouquet de transports à prédominance durable, dont le ciment agissant est sans conteste la marche.

La marche au cœur de la multimodalité

Si la marche *per se* agit comme une composante première de l'urbanité en jouant un rôle structurant sur l'essor des micro-sociabilités, lorsqu'elle est combinée à d'autres modes de transport, elle joue un rôle tout aussi essentiel cette fois au bon fonctionnement de nos systèmes de mobilité urbaine, qui reposent tous actuellement, peu ou prou, sur la notion-clé de multimodalité. Or il est désormais évident que les systèmes de mobilité urbaine du XXI^e siècle ne peuvent passer, dans une perspective de durabilité, que par la gestion réussie de cette multimodalité. Cet état de fait place d'emblée la marche au cœur de la vision de la ville multimodale (Lavadinho, 2010b). Il est donc vital de mieux comprendre la place que la

marche occupe au sein des systèmes de mobilité contemporains. De ce point de vue, Jacques Lévy suggère la possibilité de relire les espaces urbains en fonction de la place qu'y occupent les piétons. L'univers de la marche à pied apparaît ainsi, avec ses différentes extensions, tout à fait central pour le système de mobilité global que constitue tout espace urbain. En particulier, l'expansion des métriques pédestres dans les quartiers suburbains ou périurbains peut selon cet auteur être considérée comme un indicateur d'accroissement de l'urbanité (Lévy in Stébé et Marchal, 2009). Les résultats de notre étude *Les villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme* corroborent également cette hypothèse (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

L'émergence d'un usager véritablement multimodal, dont la personnalité mobilitaire est centrée autour des *métriques pédestres* (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010), préfigure ainsi un véritable changement modal annonçant l'essor d'une véritable culture de la marche en milieu urbain. Il s'agit dès lors de considérer la marche comme le pivot de la mobilité multimodale. Agissant le plus souvent comme le chaînon manquant entre divers modes de transport, c'est elle qui permet une transition aisée entre métro et bus, entre voiture et RER, entre tram et vélo en libre-service. Elle est partout, interstitielle, et bien souvent se suffit à elle-même. Elle constitue le lubrifiant sans lequel les rouages de la mobilité se grippent. Mais n'en déplaie aux défenseurs d'une marche qui se ferait « tout naturellement », la marche en milieu urbain est loin d'aller de soi, et exige, pour prendre son véritable essor, une double émergence : celle de la culture de la marche auprès des usagers, et celle de l'ingénierie de son environnement auprès de tous les acteurs qui la prennent en charge.

Les collectivités territoriales sont, au premier chef, confrontées à ce tournant mobilitaire fort dont la marche constitue un ingrédient indispensable. A elles d'en maîtriser le langage et les subtilités pour mieux saisir les opportunités offertes par la convergence actuelle d'anciennes pratiques mobilitaires monomodales vers des nouvelles pratiques multimodales, où les modes sont combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications immédiates et informelles. Mais si l'essor d'un nouveau comportement mobilitaire ancré sur des pratiques multimodales est désormais sans contexte en Europe, ce comportement peine encore à se généraliser car les obstacles qui le contrent sont nombreux : politique tarifaire encore non unifiée, aménagement des interfaces peu propice aux transferts intermodaux, signalétique insuffisante ou incompréhensible, méconnaissance des réseaux... Bref, une multitude de facteurs concourent à rendre la perception des transferts entre les divers modes de transport plus difficile qu'elle ne l'est réellement. Ceci est particulièrement vrai lorsque l'un des modes est individuel et l'autre un transport public, ou lorsque les divers modes de transport public utilisés sont gérés par différents opérateurs. Même au sein d'un même opérateur, des incompatibilités subsistent parfois entre les modes.

Tout se passe comme si les opérateurs des différentes offres de transport urbain, qu'il s'agisse de transports publics ou de modes partagés (Clochard et al., 2008 ; Huwer, 2004) comme l'autopartage ou le vélo en libre-service, ne parvenaient pas totalement à intégrer le fait que leurs usagers sont devenus des êtres multimodaux qui peuvent emprunter tour à tour chacun des modes de transport à leur disposition, et ce de manière occasionnelle et à l'improviste.

Une multimodalité à deux visages

Deux types de multimodalité prennent actuellement racine dans notre panel mobilitaire :

- l'intermodalité, telle qu'elle est habituellement définie, qui consiste à chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Pour Sylvain Allemand, l'intermodalité désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non (Allemand et al., 2004, pp. 19-20). L'intermodalité, nous dit encore François Ascher, est aussi faite de lieux (P+R, interfaces multimodales), d'objets (le vélo pliable), d'informations (horaires en temps réel, temps de correspondances, etc.), de systèmes de tarification coordonnés ('abonnement combinant l'accès aux transports publics et au vélo en libre-service, etc.). Si l'intermodalité ne se développe encore que timidement, elle est appelée à connaître un essor important dans le futur, grâce, d'une part, au développement de parcs-relais (P+R)⁹⁴ en lien avec les interfaces multimodales, et d'autre part, au développement des modes partagés en milieu urbain (Clochard et al., 2008) ;
- la multimodalité que nous nommons d'« effeuillage », qui consiste à prendre sa voiture les lundis et les mercredis, le tramway les mardis et jeudis, le vélo dès qu'il fait beau, le bus dès qu'il pleut, et à aller à pied lorsque le temps devant nous est généreux et que la beauté du parcours s'y prête. La multimodalité désigne, toujours pour Sylvain Allemand, un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif de déplacement. Cette multimodalité « à la carte » est d'ores et déjà devenue relativement courante, et des individus toujours plus nombreux (et pas uniquement ceux qui habitent dans le centre-ville) font appel à un bouquet multimodal de plus en plus large et varié, dans lequel ils piochent le mode qui leur convient, où cela leur convient, quand cela leur convient.

La cohabitation des modes, d'exception qu'elle était au siècle dernier, devient la règle depuis le début des années 2000, ce qui a des impacts importants sur l'essor de nouvelles sociabilités faibles qui régissent le partage de l'espace, la composition du portefeuille des droits d'accès aux divers modes et la palette des compétences à acquérir par les usagers. Malgré ces exigences considérables – être multimodal exige plus de connaissances et plus d'outils qu'être monomodal –, avoir recours tant à l'intermodalité qu'à la multimodalité est un comportement qui devient progressivement plus répandu. Les citoyens n'utilisent plus nécessairement toujours les mêmes modes de transport pour les mêmes déplacements. Ils souhaitent, en cette matière comme en toute autre, disposer d'un choix. Ce qui les amène, face à une palette de possibilités de plus en plus étendue, à devenir nécessairement multimodaux. Mais la multimodalité appelle nécessairement aussi l'intermodalité, pour pouvoir passer le plus facilement possible d'un mode de transport à un autre, lorsque cela se révèle plus efficace ou plus agréable.

⁹⁴ Lorsque l'intermodalité implique des modes individuels, à l'instar de l'automobile ou du vélo, elle suppose en effet un effort particulier en matière de stationnement. Elle nécessite notamment le développement de parcs-relais (P+R) sur les réseaux de transport collectif, et pas seulement à leurs terminus (Ascher, p. 90).

Pour François Ascher, l'intérêt de l'intermodalité, qu'il considère comme un enjeu majeur des mobilités urbaines contemporaines, réside justement dans la complémentarité avérée des divers modes de transport dans de nombreuses circonstances. Son développement reste néanmoins « encore trop souvent entravé ou insuffisamment porté, en raison des logiques spécialisées des acteurs du transport, du localisme des choix urbanistiques et du poids de l'idéologie anti-voiture » (Ascher, 2008, p. 89). Le développement de l'usage des transports collectifs dans les grandes villes dépend pourtant largement de la qualité de l'intermodalité, car une partie importante des zones d'habitat et d'emploi est difficilement accessible « jusqu'au bout » grâce à des transports collectifs (Ascher, 2008, p. 90). Ce problème du « porte à porte » ou du « premier » et du « dernier » kilomètre, que nous avons déjà relevé précédemment, se pose même au sein de zones denses, du moment que les mailles des réseaux de transports ne sont pas assez serrées. Il ne peut alors être résolu que par des transports individuels, ou par de l'intermodalité.

La qualité de l'intermodalité dépend en premier lieu, pour François Ascher, de la facilité et de la brièveté du passage d'un mode de transport à un autre (Ascher, 2008, p. 90). Il considère donc ici essentiellement le point de vue qui voudrait minimiser les ruptures de charge. Toutefois, les interfaces multimodales accueillent également, de plus en plus, des équipements et des services utiles pour les citoyens en mouvement, malgré le fait que ceux-ci comportent les risques potentiels d'à la fois surcharger les lieux de transit avec des fonctions qui impliquent du séjour et d'augmenter le temps de transfert d'un mode de transport à l'autre. Cette rupture de charge n'est pas forcément vécue comme un handicap par les usagers, mais peut être au contraire vécue comme une opportunité, pour autant qu'il y ait une réelle valeur ajoutée au temps d'attente passé au sein de l'interface. Cela demande une attention fine portée à la localisation de ces équipements, de façon à optimiser leur utilité pour les usagers tout en respectant un nécessaire équilibre entre les espaces de transit et les espaces de séjour.

L'équipe de la prospective à la RATP a formulé l'hypothèse, à nos yeux justifiée, que l'intermodalité gagnerait en lisibilité et en attractivité surtout si la marche et une figure « moderne » du piéton s'affirmaient dans les systèmes de représentation et les pratiques de la mobilité urbaine (Michaud et Segrestin, 2008, p. 13 ; Amar et Michaud, 2009, p. 11).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La Suisse, un laboratoire à grande échelle pour expérimenter la multimodalité

A l'échelle nationale, le contexte infrastructurel mis en place au cours des dernières décennies est plutôt favorable à la multimodalité, avec une bonne desserte générale du territoire tant par la route que par le rail. Une part importante de la population fait appel régulièrement aux transports publics : presque une personne sur deux possède un abonnement de transports publics urbains et 30% possèdent un abonnement demi-tarif CFF valable à l'échelle nationale à la fois sur les trajets rail longue-distance et les réseaux de transports urbains (OFS-ARE, 2007). En 2009, selon des statistiques CFF, 400 000 personnes bénéficiaient de l'abonnement général, qui offre l'accès quasi illimité à l'ensemble des transports du réseau national (trains, bateaux, cars postaux, téléphériques), ainsi qu'aux réseaux de transports urbains de plus de 70 villes suisses.

Cette offre étendue de transports publics s'est vue renforcée ces dernières années par l'intégration du système d'auto-partage Mobility, puis de celui du vélo en libre-service Velopass. Ces deux modes à usage individuel partagé offrent un complément utile à la mobilité collective en comblant les besoins de type *last mile*, contribuant ainsi notamment à renforcer l'accessibilité des territoires moins denses. Une couverture multimodale à l'échelle nationale, telle que la connaît la Suisse, permet une intégration optimale des territoires desservis et assure à la population un haut degré de mobilité.

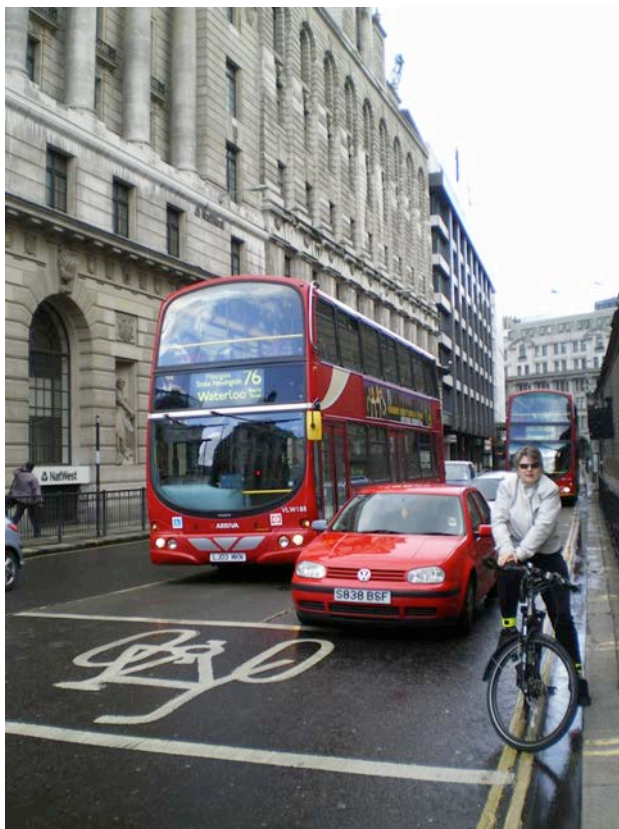


Figure 75 - Cohabitation des modes dans les rues londonniennes
© Sonia Lavadinho, Londres, 2008

Ainsi, l'urbain d'aujourd'hui devient de plus en plus multimodal. Ce faisant, notre analyse des choix mobilitaires doit se départir d'une entrée par le mode de transport, qui opère par des catégorisations du type « les automobilistes », « les piétons », « les cyclistes », mais plutôt se centrer sur la personne qui, par définition, marche pour sortir de chez elle, et qui, une fois dans la rue, peut choisir de continuer à marcher ou de temps à autre remplacer ses pieds par divers autres modes de transport. C'est en ce sens que nous pouvons dire que quel que soit le mode de transport choisi, nous restons toujours, fondamentalement, des piétons. La réversibilité opérée par tout changement de mode renvoie inmanquablement à la condition piétonne.

De la mobilité individuelle à la mobilité constellaire⁹⁵

Pour Simmel, l'être humain est avant tout un *être relationnel*. C'est la relation entre deux individus qui crée la société. Sans relation, pas d'échange, de transport, de désir.

Thierry Paquot

Bien que la montée en autonomie caractéristique des sociétés contemporaines (Claval, 1981 ; Lipovetsky, 1989 (1^{ère} éd. 1983), 2004, 2006 ; Elias, 1998, (1^{ère} éd. 1991, éd. orig. all. 1987) ; Bourdin in Allemand et al., 2004 ; Bourdin, 2005 ; De Singly, 2000 ; Martucelli et de Singly, 2009) soit aussi perceptible dans des patterns de mobilité de plus en plus individualisés, nous ne nous mouvons pas pour autant seuls dans le vaste monde urbain. Au contraire, pour accomplir nos activités quotidiennes au sein de la ville, nous sommes le plus souvent accompagnés ou en passe de l'être, physiquement autant que virtuellement. Face aux exigences d'adaptabilité et de flexibilité imposées par la vie urbaine contemporaine, marquée par une flexibilité accrue des horaires de travail, par une autonomie croissante des membres d'une même famille (De Singly, 2000 ; Beck-Gernsheim, 2000) et par la multiplication des micro-événements qui déroutinisent le quotidien et qui obligent chacun sans cesse à choisir ou à s'adapter aux situations (Ascher, 2009, p. 231), nous devons développer de nouvelles stratégies et nous saisir de nouveaux outils de synchronisation pour mieux adapter nos rythmicités à celles de nos proches (*significant others*).

Rogério Haesbaert met quant à lui en avant l'idée de « multiterritorialité », que représente pour lui la capacité à accéder et à se connecter en même temps et sur le même lieu, à différents niveaux de territoire (Haesbaert, in Allemand et al., 2004, pp. 76-77). Yves Chalas prolonge cette vision lorsqu'il affirme que la diversité des centralités du polycentrisme réticulaire favorise la pratique habitante de la ville au choix. Pour Chalas, la ville au choix est l'aboutissement d'une dynamique selon laquelle « les habitants construisent leur réseau de sociabilité, font leurs achats exceptionnels, tout comme ceux relevant des

⁹⁵ Une version antérieure de ce chapitre a paru sous la forme d'un article pour le Magazine de la Fédération Suisse des Urbanistes (FSU), COLLAGE, n° 3/11 paru en juin 2011, sous le titre « La mobilité Constellaire » (Lavadinho, 2011a).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

besoins quotidiens en nourriture, utilisent les services d'une institution, d'un médecin ou d'une banque, passent leurs loisirs, journaliers ou hebdomadaires, etc., où bon leur semble, très près ou très loin de chez eux, dans les petites centralités de leur commune ou, bien au-delà, dans les centres anciens des grandes villes de leur bassin de vie » (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 33). La ville au choix est ainsi la ville à la carte, la ville personnalisée, la ville sur mesure que chacun confectionne selon ses désirs et ses besoins (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 34).

Cette « socialité en réseau », selon l'expression employée par John Urry, se développe et prévaut majoritairement chez les jeunes actifs habitant les centres-villes. Les réseaux s'établissent pour l'essentiel dans les espaces publics ou semi-publics, bars, clubs de loisirs, restaurants et discothèques, où l'on se rencontre, mais aussi où, de plus en plus, l'on peut aussi travailler. Ainsi s'efface peu à peu la séparation entre lieu de travail et domicile : le télétravail, loin de se cantonner au domicile comme on a pu un temps le penser, prend d'assaut la ville toute entière et ses multiples ressources, à commencer par celles offertes par les « lieux-mouvements » chers à Georges Amar (2010). La coprésence de mondes sociaux associant travail et loisirs est remarquable dans les lieux dédiés aux sociabilités, qu'ils se trouvent dans les centres-villes ou, de plus en plus, en périphérie. C'est ce que l'on pourrait appeler, avec John Urry, une « Starbuck-isation » des relations travail-loisirs. Cette intrication de plus en plus forte entre travail et loisirs fait que les lieux de travail sont conçus pour ressembler aux lieux de loisirs, et on peut travailler dans ces derniers. Les horaires consacrés au travail et aux loisirs sont moins bien délimités, dans la mesure où la « fête » fait désormais partie de la sphère professionnelle. Les courriels et l'utilisation du téléphone mobile font coexister et interagir le monde des amis et celui des collègues de travail. Même les voyages et les déplacements personnels et professionnels se mêlent les uns aux autres. Notre vie sociale est ainsi pour Urry profondément ancrée dans la technologie mobile. « Notre socialité se fonde sur l'utilisation des automobiles, trains, bus, métro, avions, taxis, hôtels, téléphones, fax, répondeurs, messageries vocales, vidéoconférences, téléphones mobiles, courriels, groupes et forum de discussion, liste de diffusion et sites Web (Wittel, 2001) » (Urry, in Allemand et al., 2004, pp. 44-45). La question qui se pose dès lors est celle de savoir comment pouvons-nous gérer collectivement « une société dont les individus bougent dans tous les sens, habitent dans un endroit aujourd'hui, dans un autre demain, travaillent dans un lieu aujourd'hui, dans un autre demain, vivent et décident avec des gens qui pratiquent d'autres lieux qu'eux, comment construire et faire fonctionner une démocratie et une société où les individus appartiennent à plusieurs groupes sociaux différents, pratiquent des territoires d'échelles variées » (Ascher, in Allemand et al., 2004, p. 34).

Simmel déjà souligne, dans son tome I de la *Philosophie de la modernité* (1989 (éd. orig. all. 1912)), comment la vie urbaine offre plus de degrés de liberté à l'individu en multipliant les cercles d'appartenance sociale : « En produisant un élargissement de la vie personnelle, la vie urbaine rend à la fois davantage libre et aliéné. Libre dans la mesure où le citoyen se trouve à l'intersection de nombreux cercles sociaux, si bien qu'il échappe de plus en plus au contrôle des autres pour de mener une existence plus individuelle, davantage secrète. Aliéné dans le sens où le citoyen a peu d'emprise sur un monde qui

évolue et qui peut se passer de lui. La vie urbaine est donc à la fois plus personnelle et plus impersonnelle » (Simmel, 1989 (éd. orig. all. 1912), cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 635 ; c'est nous qui soulignons).

François Ascher (2009) souligne, quant à lui, à quel point la mobilité physique des personnes et la mobilité des informations participent activement à la différenciation sociale, en rendant possibles des contacts et des échanges épisodiques ou réguliers en dehors de la proximité. Mobilité et télécommunication s'imbriquent pour élargir ensemble les bases sur lesquelles les différenciations et les affinités peuvent s'appuyer. Les individus apparaissent ainsi comme socialement multiappartenants, socialement pluriels (Lahire, 1998). L'anthropologie a démontré très tôt l'impossibilité de penser l'homme seul. L'homme, selon Marc Augé, ne se pense qu'au pluriel (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 14). Aujourd'hui, avec le renforcement de l'interdépendance économique et politique des territoires, l'accroissement de la mobilité des personnes et l'accélération de la circulation des messages, les individus, où qu'ils se trouvent, « ne sont locaux qu'en fonction d'une configuration historique particulière » (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 23). Leurs pratiques, leurs systèmes de valeurs, leurs choix individuels résultent, pour François Ascher, de socialisations et de circonstances diversifiées. La différenciation sociale semble ainsi peu à peu pulvériser une société dans laquelle des individus de plus en plus différents et autonomes ne partagent plus que momentanément des valeurs et des expériences sociales (Ascher, 2009, pp. 48-49). Cette organisation en réseaux fonde pour cet auteur une nouvelle solidarité de fait, au sens d'un système d'interdépendances entre des individus. Aux notions de « solidarité mécanique » de la communauté villageoise et de « solidarité organique » de la ville industrielle introduites par Emile Durkheim dans son ouvrage fondateur *De la division du travail social* (2007 (1^{ère} éd. 1893)), Ascher répond en introduisant une troisième notion, la solidarité « commutative », qui met en liaison des individus appartenant à une multiplicité de réseaux interconnectés (Ascher, 2009, p. 51).

Cette intégration de l'individu à de multiples cercles de son réseau social, avec lesquels il entretient une constante communication sur de multiples régimes de sociabilités faibles, change sensiblement la donne quant à la manière de gérer nos agendas d'activités et, partant, nos pratiques de mobilité urbaine. La pratique de la marche en particulier se voit renforcée dans un tel contexte commutatif, de par sa grande flexibilité et sa capacité d'incorporer les sociabilités chemin faisant. L'individu marcheur peut rester un « animal social » en se déplaçant à pied, soit en activant les propriétés de texturisation et de latéralisation de la marche que nous avons décrites au mouvement II, soit en s'offrant la possibilité de marcher à plusieurs (*togetherness*), comme nous l'avons vu au mouvement I. Grâce à l'introduction du téléphone portable, il peut encore marcher avec autrui en toute ubiquité, à la fois *ici* et *ailleurs*⁹⁶. Notons ici

⁹⁶ Des observations de terrain nous montrent à quel point ce degré de liberté est apprécié des individus, qui n'hésitent pas, dans certains cas, à renoncer à un surcroît de vitesse offert par les modes motorisés, pour privilégier les liens communicationnels qu'offre la marche. Ainsi, par exemple, de l'homme d'affaires qui « rentabilise » tous ses trajets à pied pour passer des coups de fil ; ainsi de l'employé qui préfère prendre les escaliers plutôt que l'ascenseur, pour ne pas perdre le réseau cellulaire entre les étages de son entreprise ; ainsi encore de l'adolescent qui, recevant un appel lorsqu'il est en attente à un arrêt de bus ou de tramway, préfère

l'importance de pouvoir effectuer rapidement des transitions entre transit et séjour, qui constitue l'un des avantages de la marche sur d'autres modes de transport.

Comme nous l'avons vu au sein du mouvement I dans le chapitre dédié aux motifs qui font marcher, l'essor croissant des loisirs (Crouch, 1999), l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées à leurs activités, de nouveaux comportements d'achats sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une meilleure intégration des nouvelles façons de se mouvoir en ville. Nous mettons ici en perspective les divers motifs de se mouvoir, en remettant en question l'hypothèse communément admise d'une mobilité qui serait la résultante des décisions prises par l'individu, pour considérer plutôt qu'elle est la résultante d'une orchestration complexe de décisions que cet individu prend de concert avec son entourage au fil de multiples négociations qui s'opèrent au cours de ses déplacements tout au long de la journée. Ce phénomène, que nous avons nommé « mobilité constellaire » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a), illustre les multiples façons dont la mobilité de chacun d'entre nous est influencée par nos réseaux sociaux.

Nous avons forgé le terme de *mobilité constellaire* (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a) pour décrire les horizons d'influence que nos réseaux familiaux, amicaux et professionnels exercent sur notre mobilité. Désormais, celle-ci fait l'objet d'une constante réévaluation partagée en fonction de la disponibilité et des attentes des uns et des autres, et les remaniements de nos déplacements sont chose courante dans le sillage des renégociations quotidiennes concernant les emplois du temps respectifs de notre entourage. Les choix qui concernent les espaces, les modes et les temps de nos mobilités se font de plus en plus à la dernière minute, voire pendant le déplacement lui-même. Les heures et les lieux de rendez-vous changent inopinément, parfois plusieurs fois de suite, en fonction des contingences du moment, dont le suivi se fait désormais en temps réel. Les processus décisionnels propres à la mobilité constellaire ne sont donc pas l'apanage de l'individu « dans sa bulle », mais bel et bien de l'individu composant avec sa sphère familiale, amicale, professionnelle. Les stratégies mobilitaires sont dans cette perspective loin d'être un agrégat de décisions individuelles, mais bien la résultante complexe d'un compromis constant entre les envies et les contraintes de l'individu et celles des personnes qui font partie de sa sphère relationnelle et avec qui il interagit en se déplaçant au sein de son bassin de vie.

Prendre en compte le caractère *constellaire* de la mobilité implique de considérer que l'individu ne se meut seul qu'en apparence ; ses déplacements s'organisent aussi, et pour une large part, en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches (famille, amis, collègues, etc.). Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité qui épousent les besoins de ce fonctionnement en réseau.

renoncer aux transports en commun et arpenter plutôt l'espace public. Nos observations pour le compte de la RATP sur les stations de la ligne 14 (Météor) ont également mis en évidence une préférence, chez certaines personnes, pour un séjour prolongé en station, pouvant aller dans certains cas jusqu'à plus de 45 minutes, alors que la fréquence du métro est de deux à trois minutes. Les activités les plus communes pendant ce type de séjour prolongé étaient la lecture, l'utilisation du téléphone portable pour téléphoner, envoyer des sms ou des emails ou jouer à des jeux, ou encore le maintien d'une interaction soutenue entre plusieurs individus.

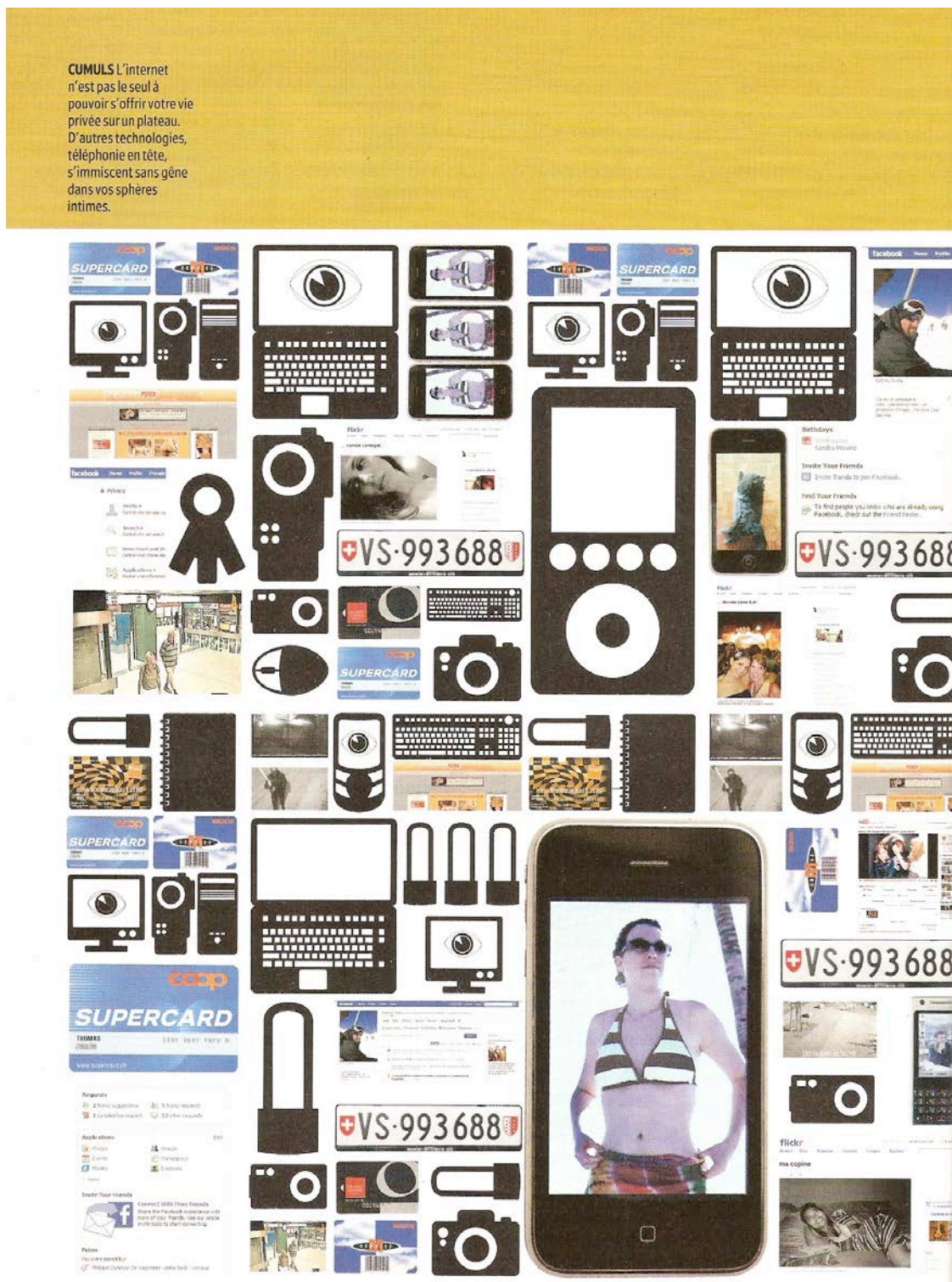


Figure 76 - Illustration de l'article « Vie privée : Doctor Face & Mister Book » paru dans l'Hebdo du 5 février 2009, mettant en relief la prégnance des objets nomades dans notre quotidien d'urbains.

La mobilité individuelle, une construction collective ?

Sans doute pourrait-on parler à ce propos de «décentrement» : au décentrement du monde (avec l'émergence de nouvelles mégapoles et de nouveaux pôles de référence) s'ajoutent en effet le décentrement de la ville (focalisé vers ce qui lui est extérieur), le décentrement de la demeure (où l'ordinateur et la télévision prennent la place du foyer) et le décentrement de l'individu lui-même (équipé d'instruments de communication – écouteurs, téléphones portables qui le maintiennent en relation permanente avec l'extérieur et, pour ainsi dire, hors de lui-même).

Marc Augé

L'analyse de la mobilité a su progresser d'une analyse des flux vers une analyse plus fine qui regarde les déplacements au niveau individuel. Cependant, cette analyse se réduit le plus souvent aux faits et gestes d'un hypothétique individu, et ne tient en général pas compte de la constellation d'autres individus qui forme son entourage. Tout se passe comme si cet individu prenait seul ses décisions, en apnée du monde social dans lequel il baigne pourtant. Famille proche ou éloignée, amis, collègues de travail, connaissances, fournisseurs de services à la personne (coiffeur, médecin, ostéopathe, etc.), sont autant d'acteurs dont les contraintes et envies contribuent, autant que les siennes propres, à façonner l'agenda d'activités et les stratégies mobilitaires d'un individu donné.

Les agendas d'activités et, partant, les mobilités, sont largement gérées, nous l'avons vu, selon le principe d'asynchronie, spatiale autant que temporelle, qui caractérise les sociétés urbaines aujourd'hui. Ascher définit cette asynchronie comme une autonomie croissante vis-à-vis des contraintes spatiales et temporelles, qui permet aux individus de jouer sur des opérations de localisation/relocalisation pour changer de lieu, entendu au sens d'une configuration multiple « d'un endroit, d'un moment et d'une pratique ». Pour Ascher, l'hypothèse que les lieux urbains s'inscrivent dans une dynamique d'individualisation ne signifie pas qu'ils ne sont pas déterminés socialement, mais qu'ils sont constitués par des configurations de plus en plus individuelles, singulières, car les endroits et les moments des activités individuelles et collectives sont de plus en plus choisis par les individus eux-mêmes (Ascher, 2009, p. 119).

La délocalisation est alors la possibilité pour un individu de dire « Pas ça, ici et maintenant ». L'individu se désinsère de plus en plus de l'obligation du lieu donné, il s'en extrait. C'est une des formes de la *disembeddedness* (Ascher, 2009, p. 121). Le développement fulgurant des messageries téléphoniques et email, qui ont toutes les deux cessé d'être attachées à un poste fixe pour être désormais portées sur soi en tout temps, témoigne de la façon dont les individus se saisissent des techniques qui leur permettent de se désynchroniser et de se resynchroniser ; de même, l'usage de toutes sortes de moyens de transport individuels et collectifs « leur permet de se déplacer et de se replacer de façon de plus en plus autonome ». Ces techniques de télécommunication et de transport sont saisies par les individus pour tenter de maîtriser de façon de plus en plus autonome leurs espaces-temps personnels (Ascher, 2009, p.

77). Mais cette autonomie reste tributaire de la prise en compte des agendas d'activités d'autrui (De Singly, 2000), car les aspirations et les pratiques liées aux sociabilités font que l'individu recherche constamment à s'aligner sur ses pairs pour l'accomplissement d'une part importante d'activités quotidiennes, et notamment celles qui impliquent une mobilité libre (achats, loisirs, visites, sorties culturelles).



Figure 77 - Grappes de promeneurs sur South Bank
© Sonia Lavadinho, Londres, 2008

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

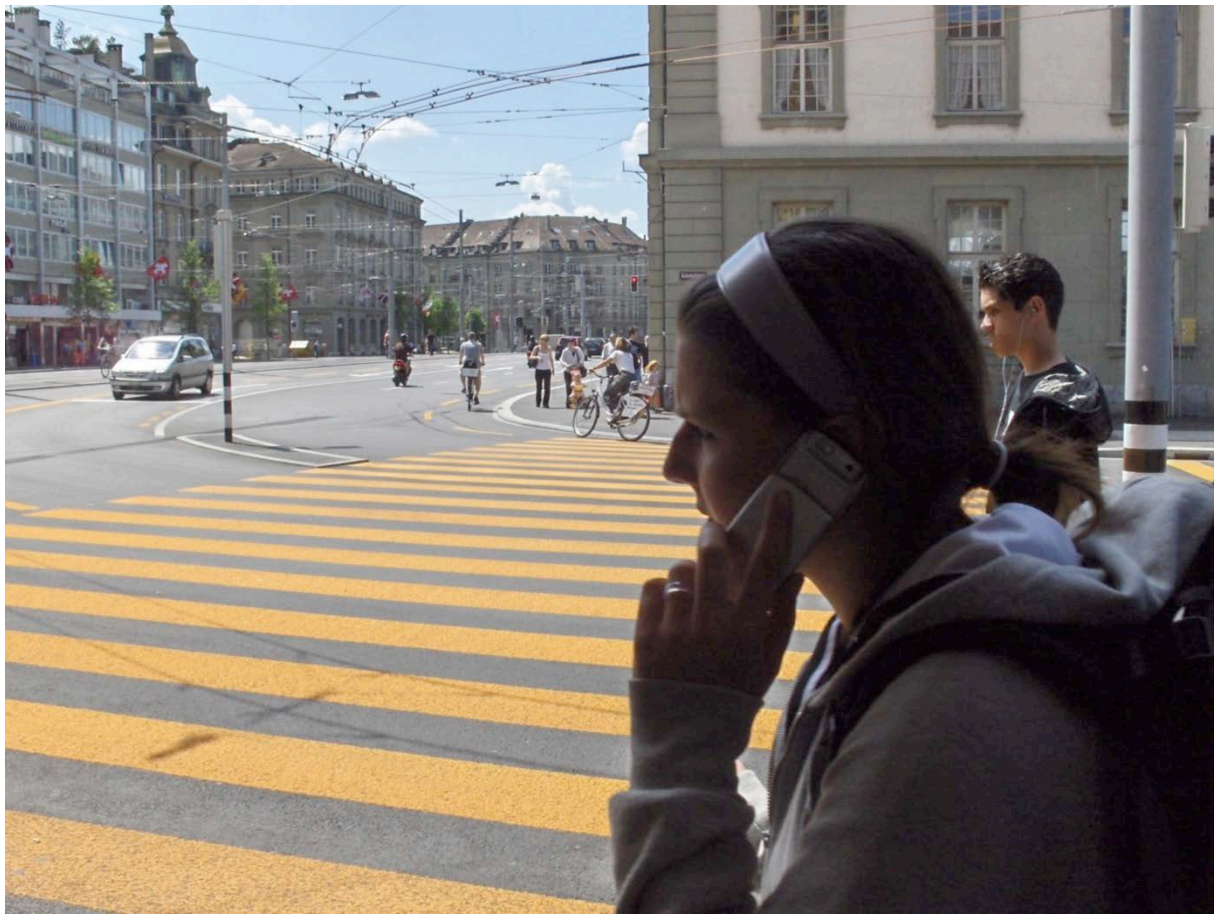


Figure 78 - Le téléphone portable est souvent utilisé au sein des interfaces multimodales, comme ici à la sortie de la gare centrale de Berne

© Sonia Lavadinho, Berne, 2008

Le téléphone portable est devenu notre centrale de mobilité

Call all you want, but there's no one home, and you're not gonna reach my telephone! Sorry, I cannot answer! Not that I don't like you, I'm just at a party. And I am sick and tired of my phone r-ringing. Sometimes I feel like I live in Grand Central Station. Tonight I'm not takin' no calls, 'cause I'll be dancin'.

Extraits du hit mondial *Telephone* chanté par Lady Gaga⁹⁷ et Beyoncé Knowles

Le téléphone portable joue, dans le contexte de la « mobilité constellationnelle » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho

⁹⁷ Cette artiste, élue célébrité de l'année par Forbes en 2011, cumule tous les records avec seulement trois albums à son actif depuis son entrée sur la scène internationale en 2008: plus de 28 millions d'albums vendus au niveau mondial, plus de 20 millions de téléchargements légaux et plus d'un milliard de visionnements sur YouTube, ce qui en fait l'artiste la plus regardée et la plus téléchargée à ce jour (Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Lady_Gaga; www.ladygaga.com); La recherche « Lady Gaga Telephone » donne plus de 34 millions de résultats sur Google. La vidéo officielle du clip « Telephone » a été visionnée près de 118 millions de fois sur YouTube depuis sa mise en ligne en 2010.

et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a), un rôle crucial en tant qu'outil de planification, de négociation et surtout de gestion en temps réel de nos déplacements et ce, quel que soit le mode de transport utilisé. La percée sans équivalent des smartphones, qui flirte avec la barre des 200 millions dans le monde entier en 2010 (pour rappel, l'iPhone 1^{ère} génération est sorti aux Etats-Unis en 2007), sans parler des portables qui habitent d'ores et déjà un tiers de nos poches au niveau mondial, montre bien l'importance de cet outil dans nos vies quotidiennes, et en particulier, son rôle absolument inédit dans notre manière de nous déplacer.

Les déplacements des citoyens, de plus en plus variés et changeants, nécessitent en effet, selon François Ascher, « que soient également mobiles les outils qui précisément leur servent à organiser leurs espaces-temps ». Les objets deviennent ainsi de plus en plus « nomades », conçus pour être portés sur soi, souvent à même la peau (*wearables*), au cours de ces déplacements (Lavadinho et Winkin, 2004 ; Lavadinho, 2006b, 2010k). Le téléphone cellulaire illustre particulièrement bien la double dynamique d'individualisation et de mobilité, ainsi que les transformations des lieux introduites par les dynamiques de délocalisation. Les instruments de délocalisation sont de plus en plus individuels et permettent aux individus de singulariser leurs espaces-temps. Beaucoup d'objets et d'équipements, autrefois collectifs, passent progressivement à des formes plus individualisées. Cela est manifeste pour les moyens de transport, de stockage et de communication. Historiquement, l'évolution la plus remarquable, de ce point de vue, est pour Ascher « le passage de l'horloge, qui était à l'origine un équipement communautaire, à la pendule, devenue un équipement collectif, puis à la montre, outil de base des synchronisations individuelles et corrélativement bien sûr des désynchronisations » (Ascher, 2009, p. 123). Le téléphone suit actuellement le même type d'évolution que l'horloge en son temps. D'équipement collectif à l'origine, qu'on ne trouvait que dans certains endroits publics (gare, hôtels, grands magasins, postes) que l'on fréquentait pour y avoir accès, il est devenu un équipement des lieux privés (maisons, entreprises, etc.). Aujourd'hui, c'est un équipement personnel, attaché à un individu qui peut théoriquement s'en servir à tout moment et en tout lieu. Le numéro de téléphone ne désigne ainsi plus une adresse, mais une identité (Ascher, 2009, p. 127).

Dans nos vies d'urbains en constant déplacement, le téléphone portable, *objet mobilitaire* s'il en est, devient ainsi une véritable centrale de mobilité. Sa valeur ajoutée provient du fait qu'il nous permet de gérer à la fois nos mobilités et nos sociabilités. Toujours à portée de main, il nous permet d'accéder en un seul clic aux horaires du prochain train ou de connaître l'emplacement le plus proche de notre voiture partagée ou vélo en libre-service et cela où que nous soyons, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit ... pour autant que nous le voulions bien entendu ! Car il est toujours possible de désactiver les fonctions de géolocalisation, et en dernier recours de marcher portable éteint, ce qui devient même désormais le *nec plus ultra* de la liberté de mouvement.

L'ouverture à un choix multimodal en continu qu'offre le téléphone portable, en facilitant l'accès aux informations en temps réel sur les divers modes de transport à disposition, modifie le potentiel de multimodalité des individus. Contrairement au strict cloisonnement entre les modes que l'on a pu

observer par le passé autour des usages monomodaux, l'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode, qu'il soit collectif ou individuel. Pour pouvoir profiter des opportunités offertes par la ville multimodale, des stratégies opportunistes se mettent en place qui mènent les individus à devenir multimodaux, c'est-à-dire à multiplier leurs moyens d'accès « à la demande » aux divers modes, plus qu'à détenir de manière exclusive l'accès à un seul mode. C'est ainsi que les individus délaissent la valeur de possession « fixe » – matérialisée par l'achat d'une voiture ou d'un vélo, ou encore la détention d'un abonnement de transports publics – pour une valeur d'usage « flexible », comme le démontrent, depuis une bonne dizaine d'années, l'essor exponentiel des modes partagés (autopartage, vélos en libre-service) en milieu urbain (Clochard et al., 2008 ; Huwer, 2004) et le recours à des abonnements de transports publics à la validité spatio-temporelle plus flexible.

L'intensité urbaine, une piste pour renforcer les « centralités périphériques » face à des d'espaces-temps dilués

Nous avons le sentiment d'avoir perdu la ville, alors même qu'il n'y a plus qu'elle. L'idéal de la cité grecque, selon l'helléniste Jean-Pierre Vernant, combinait la présence de l'espace privé, patronné par Hestia, déesse du foyer, et celle de l'espace public, patronné dès le seuil de la porte par Hermès, dieu du seuil, de la limite, des carrefours, des marchands et de la rencontre. Aujourd'hui, le public se glisse dans le privé et Hermès a pris la place d'Hestia : il pourrait symboliser aussi bien la télévision, nouveau foyer de la demeure, que l'ordinateur ou le téléphone portable.

Marc Augé

Nous avons décrit les processus par lesquels il est possible d'améliorer l'accessibilité aux territoires diffus d'un point de vue spatial. Il nous semble cependant qu'il est tout aussi nécessaire d'améliorer cette accessibilité du point de vue temporel.

Nous retrouvons un signe avant-coureur du potentiel multifonctionnel des « centralités périphériques » dans le fait que nous constatons désormais aussi en périphérie des temporalités de plus en plus étendues, qui étaient autrefois l'apanage des centres⁹⁸ et le signe de leur vitalité, par opposition à des « banlieues-

⁹⁸ Michel Lussault note que la périphérisation, c'est-à-dire la perte de densité et de diversité, s'insinue dorénavant de plus en plus dans les centres. Devenus pour l'essentiel tertiaires, ceux-ci connaissent une faible diversité sociale et des temporalités restreintes (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p.743). Il faut ici noter que les temporalités étendues dépendent *in fine* du degré de diversité des fonctions qu'abrite la centralité. La question n'est alors pas tant celle de savoir s'il s'agit d'un centre au sens géographique ou historique du terme, mais plutôt de savoir s'il abrite effectivement la multiplicité de fonctions qui caractérise une centralité. Lorsque la monofonctionnalité guette les centres, comme il arrive lorsque la fonction commerciale, la fonction tertiaire ou encore la fonction patrimoniale prennent le dessus, les temporalités s'en trouvent considérablement réduites, non obstat leur positionnement géographique central ou la richesse de leur caractère historique. Des exemples de *Central Business Districts* (CBD) affichant une perte de vitalité qui découle de ce surcroît de spécialisation sont légion dans le monde anglo-saxon, tandis qu'en Europe les villes pèchent plutôt par une concentration extrême des fonctions commerciales dans les hypercentres ou une patrimonialisation à outrance des secteurs historiques. Jan Gehl (Gehl, 1971, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000, 2004 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), dans ses diagnostics de marchabilité des villes-centres, commence toujours ainsi par une étude approfondie des temporalités comme indicateur de leur diversité et de leur subséquente vitalité. Pour cet auteur, un secteur ne devient véritablement marchable que lorsque les piétons peuvent l'investir de jour comme de nuit, à la faveur d'une attractivité renouvelée par une diversification des activités. L'une des mesures qu'il préconise le plus souvent est celle d'ouvrir le secteur à une diversification des attracteurs, permettant ainsi une meilleure distribution temporelle des activités.

dortoir » où l'on ne ferait pas autre chose que de dormir, justement. De nos jours, les périphéries ne sont pas aussi mortes le soir et le weekend que l'on veut bien le dire. L'on pourrait même avancer l'idée d'une *transition temporelle*, qui imprime désormais certaines teintes de ces « temporalités de la ville » (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Verchère-Tortel, 2010) aux tissus de l'entre-ville, la *Zwischenstadt* chère à Thomas Sieverts (1999, 2004).

La mobilité contrainte en chute libre

La mobilité contrainte, effectuée pour des motifs liés au travail, a tendance depuis une dizaine d'années à perdre du terrain face à l'explosion de la mobilité dite libre, dédiée aux achats et aux loisirs (respectivement 23% contre 56% des déplacements). Les statistiques concernant Genève, que nous présentons au mouvement IV, montrent de surcroît une forte montée de la marche en périphérie pour les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Cela peut s'expliquer, entre autres facteurs, par le fait que la marche offre, contrairement aux transports publics, une grande flexibilité spatio-temporelle favorable à des usages disséminés dans les territoires diffus. Mode individuel par excellence, la marche est donc particulièrement apte à satisfaire les exigences de la mobilité libre.

La mobilité libre, un atout pour la marche en périphérie

La mobilité libre, dispersée dans sa spatialité comme dans ses temporalités, s'organise en effet le plus souvent en prenant appui sur des modes de transport individuels (voiture, vélo, marche) et non en ayant recours à des modes de transport publics. Cela est dû au fait que la dilution des heures de pointe et l'étalement des activités sur des territoires plus vastes mènent à des patterns d'activités plus aléatoires et plus complexes qui se révèlent moins propices à l'usage de modes à contrainte horaire⁹⁹. Des études montrent que la fréquence du service est l'un des facteurs cruciaux pour assurer la compétitivité des transports publics face aux modes individuels, surtout lorsque les distances sont relativement courtes, comme c'est le cas en milieu urbain. Ce n'est que pour de plus longues distances que les modes à contrainte horaire, à l'instar du train ou de l'avion priment, du fait de leur plus grande performance en termes de vitesse, sur le choix de la voiture (Bilotkach et al., 2009 ; Voith, 1997 ; Asensio, 2002 ; Cantos-Sánchez et al., 2009 ; Janic, 2003 ; López-Pita et Robusté, 2004). Cependant, augmenter les fréquences de service n'est pas toujours une option viable. En particulier cela implique des coûts importants pour les opérateurs de transports publics en dehors des couloirs où la densité de population s'avère suffisante, ce qui restreint fortement la possibilité d'augmenter ces fréquences au sein des tissus périphériques.

La mobilité libre offre en revanche une grande marge de manœuvre pour le développement des modes actifs, qui tout comme la voiture bénéficient de la grande flexibilité propre à la mobilité individuelle et se révèlent très efficaces sur des réseaux de proximité rayonnant sur quelques 2 à 5 kms autour de grappes

⁹⁹ Les modes à contrainte horaire (en anglais *scheduled modes*) incluent tous les modes qui fonctionnent selon des horaires fixes et en sont donc dépendants. Nous comptons parmi ces modes les transports publics urbains, le train et l'avion. Les modes partagés, à l'instar du taxi, de l'autopartage et du vélo en libre-service sont des modes dont la contrainte horaire, bien que plus souple, est toujours présente (Clochard et al., 2008). Les modes individuels (voiture, vélo, marche) sont quant à eux affranchis de la contrainte horaire, puisque les usagers sont totalement libres d'y avoir recours quand ils le souhaitent.

rythmiques (Deleuze et Guattari, 1980 ; Lavadinho et Winkin, 2004) parcourues de proche en proche en prenant appui sur les stratégies de cabotage que nous avons décrites dans le mouvement II.

Nous pouvons faire le constat que ce ne sont pas tant les mentalités, comme on a trop tendance à le dire, qui peinent à suivre cette mouvance multimodale qui place la flexibilité au cœur de la multimodalité, mais les solutions proposées par les concepteurs et les opérateurs de mobilité, qui restent pour une large part inadaptées. Car les mots d'ordre pour permettre l'essor de l'effeuillage multimodal sont flexibilité, imprévu, détour, opportunité, immédiateté. Or, les politiques tarifaires, les abonnements de transports publics, les modèles économiques qui régissent l'achat et la location d'une voiture, l'accessibilité aux modes partagés restent encore peu lisibles et peu orientés vers l'usager occasionnel, ce que nous devenons tous peu ou prou. Saisir les opportunités offertes par la reconfiguration actuelle des anciennes pratiques monomodales en de nouvelles pratiques multimodales implique, au contraire, de proposer des outils de mobilité souples, où les modes peuvent être combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications à la fois plus immédiates et plus informelles.

Les travaux de Michael Flamm portant sur l'analyse des comportements de mobilité sur plusieurs semaines de suite, à l'aide d'un suivi GPS exhaustif, montrent ainsi que les stratégies mobilitaires des sujets varient considérablement en fonction du jour de la semaine, et que la variabilité entre la semaine et le week-end est également très marquée (Flamm, 2004 ; Flamm et al., 2008). Cela ne va pas sans de profonds changements d'attitude quant à la gestion des espaces-temps de la ville. Agendas et déplacements n'ont cessé de se complexifier au sein de bassins de vie profondément échangés le long de territoires qui n'ont plus rien à voir avec ceux d'hier, dont les limites faisaient (si commodément) ville.

Aujourd'hui, face à des espaces dilués, mais surtout à des temps dilués, la question de nos déplacements prend une toute autre ampleur, qui sort forcément du cadre trop restreint du débat voiture-transports publics où l'on a voulu la cantonner pendant des décennies. Les alternatives, on le sait désormais, sont multiples. Elles sont à prendre ou à laisser... selon les humeurs, les contraintes mais surtout les disponibilités du moment. En effet, les choix modaux se font désormais surtout en fonction de motifs qui échappent à la contrainte. Cette mobilité dite « libre » est celle qui croît le plus fortement, alors que la mobilité dite « contrainte » pèse moins sur l'organisation quotidienne qu'auparavant. Or l'on constate que les déplacements pour les motifs « achats » et « loisirs » se font pour la plupart justement aux heures creuses la journée, le soir et le week-end, et s'effectuent à destination non pas uniquement de l'hypercentre, mais de plus en plus vers des centralités secondaires (Jemelin et al., 2008 ; Doyen et al., 2009 ; Von der Mühl et al., à paraître), voire des « centralités périphériques » au sein des territoires diffus (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b).

L'accessibilité à ces territoires de l'entre-deux des villes doit pouvoir s'effectuer d'un point de vue spatial (Von der Mühl et al., à paraître), mais aussi et surtout temporel. Car l'intensité urbaine se trouve de plus en plus souvent là où l'on ne l'attend pas. Loin des centres traditionnels et des pics des heures de pointe, elle campe dans les entre-deux des villes qui accueillent à profusion les zones commerciales, les

multiplexes et les anciennes friches industrielles reconverties à des activités culturelles (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)), et elle bat son plein le soir et le week-end (Lavadinho, 2009a).

Dès lors, les politiques de transports publics qui persistent à renforcer leurs cadences aux heures de pointe au détriment des heures creuses la journée, le soir et le week-end font, à notre avis, fausse route. Si le motif « travail » reste structurant, il ne cesse de baisser dans les parts des divers motifs de déplacements, et ne représente déjà plus actuellement que 23% des déplacements de la journée, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS-ARE, 2007).

Pour assurer leur efficacité dans ce nouveau contexte, les transports publics qui veulent desservir les territoires périurbains se doivent d'assurer des horaires cadencés minimisant les ruptures de charge. Ces horaires doivent en outre garantir des fréquences élevées y compris aux heures dites « creuses », qui le sont certes du point de vue des déplacements pour le motif travail, mais pas du tout en ce qui concerne les déplacements pour les motifs achats et loisirs. Ensemble, ces derniers représentent en 2005 56% des déplacements et leur poids dans les motifs de déplacement ne cesse de croître (OFS-ARE, 2007).

Les modes actifs et les modes partagés, avec leur grande souplesse due à leur caractère intrinsèquement individuel, trouvent là une fenêtre d'opportunité pour se développer dans les niches de desserte laissées vacantes par les opérateurs de transports collectifs. Leur potentiel est important, notamment pour combler le déficit d'accessibilité des attracteurs consacrés au sport, à la culture et aux loisirs, dont la desserte en transports publics est souvent insuffisante du fait de leur localisation spatiale souvent excentrée et leurs horaires de fonctionnement atypiques le soir et le weekend. Au chapitre suivant, nous décrirons comment l'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h ; Lavadinho et Lévy, 2010), introduite par un affinage des complémentarités entre les axes forts de transports publics, et la desserte fine de type *last mile*, assurée par les modes actifs et les modes partagés, peuvent mener à une meilleure structuration de l'offre de mobilité globale à l'échelle de l'agglomération (Lavadinho 2009f, 2010i).

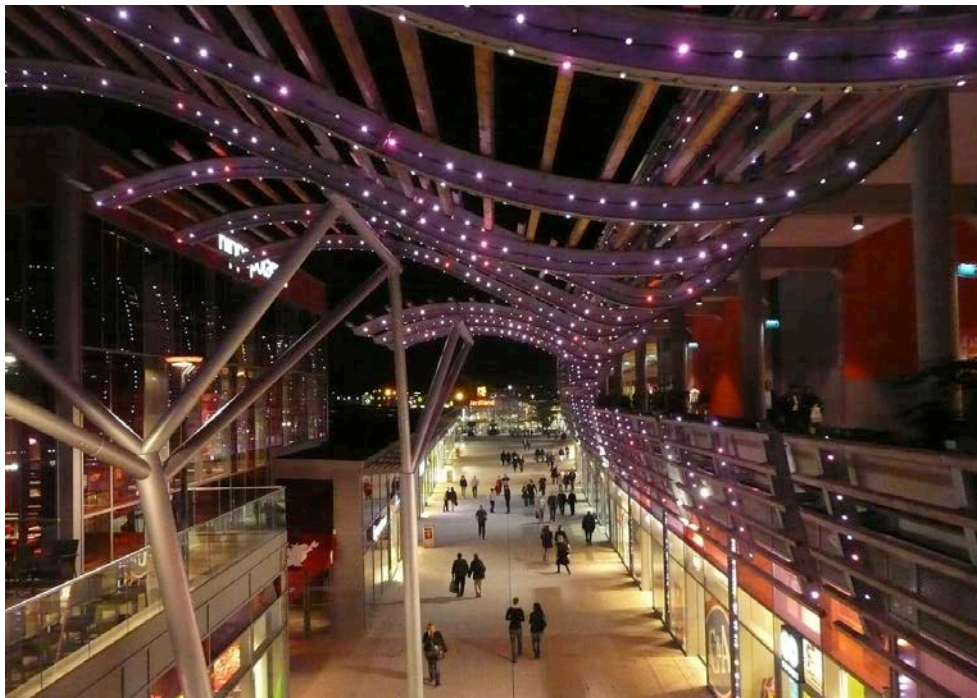


Figure 79 - Usages nocturnes au Carré de Soie
© Bernard Lenseil, Lyon, 2008

L'étalement spatio-temporel des bassins de vie

Pour clore ce chapitre, nous voulons insister sur les défis que pose l'essor de la mobilité libre. Etant de plus en plus orientée vers les loisirs au sens large (Crouch, 1999), elle se déploie, nous l'avons vu, sur des temporalités et des territoires toujours plus étendus (Choay et al., 2003). A l'élargissement spatio-temporel des bassins de vie doit alors correspondre un redéploiement de la réflexion sur l'offre de mobilité à des échelles plus pertinentes pour accompagner cette mouvance, non seulement en termes spatiaux, mais aussi temporels. Car les défis posés par cet élargissement spatio-temporel sont nombreux : contraintes d'horaires toujours plus fortes, agendas d'activités surchargés, multiplication des activités et leur dispersion accrue au fil de la journée et au sein de lieux de plus en plus distants entre eux.

La liberté introduite dans le choix des itinéraires par un accès généralisé à la voiture a axé le développement urbain des dernières décennies sur une accessibilité aux activités organisée autour de la mobilité individuelle. Les transports publics peinent en revanche à suivre ce mouvement. Non tant que la desserte des grands attracteurs consacrés aux achats et aux loisirs soit inexistante, mais elle reste le plus souvent largement méconnue, faute de publicité, et surtout inadaptée du point de vue des fréquences, des plages horaires et des services annexes qui optimiseraient son usage.

Dans des contextes spatio-temporels adverses, et notamment au sein des tissus diffus de la périphérie où les possibilités de renforcer la desserte en transports publics sont rapidement limitées pour des questions de rentabilité financière, il nous semble important de considérer quelles complémentarités avec des modes

de transport individuels – qu’il s’agisse des modes actifs (marche et vélo) ou encore des modes partagés (autopartage ou vélo en libre-service) – il serait souhaitable de développer. Des accords avec les compagnies qui gèrent ces modes partagés et des mesures d’encouragement de la marche peuvent permettre l’essor d’usages multimodaux en permettant aux transports individuels de prendre le relais aux heures où les transports publics ne sont pas disponibles ou sont peu performants (Huyer, 2004). Des abonnements combinés conçus pour faciliter la transition au fil de la journée ou de la semaine entre les divers modes gagneraient en acceptabilité auprès des usagers des transports publics, et permettraient en particulier de gagner de nouvelles parts de marché auprès des usagers occasionnels.

Pour atteindre un tel objectif, néanmoins, une réflexion approfondie devrait être entamée, débouchant sur une nouvelle logique d’horaires, de billettique et de tarification intégrant des usages occasionnels, à la carte, et non plus des usages uniquement réguliers du réseau de transports publics. En effet, les territoires où se déploient les activités des individus ne partagent pas forcément une contiguïté temporelle ou spatiale. Ils sont au contraire, comme nous l’avons vu, de plus en plus façonnés par des articulations de type réticulaire. Les activités elles-mêmes ont tendance à s’inscrire aléatoirement en divers lieux de l’agglomération, qui correspondent à autant de bassins de vie. Plus ou moins proches, plus ou moins distants, là réside de moins en moins la question. Ce qui compte, pour les usagers, est leur potentiel d’accessibilité en tout temps, par tout moyen, à tous les territoires, pour pouvoir y déployer leurs activités de façon quasi instantanée.

Cette logique aléatoire des usages exige par ailleurs d’élargir le spectre des compétences des usagers. Pour pouvoir maîtriser non pas un mais plusieurs cadres spatio-temporels, non pas un mais plusieurs modes de transport, il leur faut développer, au-delà d’une « expertise de proximité » qui saurait exploiter les ressources de chaque quartier fréquenté, une « expertise de bassins de vie », qui saurait tirer le meilleur parti des caractéristiques de connectivité propres à toute l’agglomération, et saurait interconnecter les meilleures potentialités de chaque secteur en fonction de la configuration particulière des bassins de vie fréquentés par chaque individu. Mais l’acquisition de ces compétences pose problème : les individus ont de plus en plus de peine à connaître dans le détail des bassins de vie de plus en plus nombreux et surimposés, aux temporalités et spatialités diverses et aux accessibilités pas toujours faciles à maîtriser. Optimiser la connaissance des connexions entre les divers bassins de vie pour faciliter les choix de « quand et comment » s’y rendre, connaître des astuces permettant de mieux enchaîner les activités en fonction de leurs diverses accessibilités, voilà les compétences à acquérir pour être capable de multimodalité à l’échelle de l’agglomération (Lavadinho, 2009f, 2010i).

CONCLUSION : QUELLES CONTINUITES ENTRE LES ECHELLES ?

A un urbanisme additif visant l'extension des établissements urbains succède un urbanisme configuratif dont l'enjeu est l'augmentation des qualités urbaines d'un espace.

Jacques Lévy

Les échelles de la marche, comme nous l'avons vu au fil des divers chapitres qui composent ce mouvement III, innervent littéralement l'agglomération au niveau de toutes ses composantes et assurent le liant entre elles.

Le contact entre l'individu-piéton, son corps et l'environnement urbain est la base même de cette approche ; le « *corps urbain* » est mû par de multiples causes, liées au travail, aux achats, aux loisirs. Ce corps oscille entre origine et destination, et prend sa place chemin faisant tant au sein des espaces publics (lorsqu'il marche) qu'au sein des « lieux-mouvements » (lorsqu'il est transporté). Chaque ville imprime un rythme propre au corps urbain, lui imprime sa marque spécifique, sa relation à l'autre dans l'espace public.

La notion d'*espace ordinaire* permet d'aborder tout à la fois la rue et le quartier, avec une approche du quotidien urbain des marcheurs qui intègre le logement, les achats et les loisirs à l'échelle locale. La notion de *reliance* ouvre le marcheur sur toute l'agglomération en reliant cette échelle locale aux autres territoires de son bassin de vie par les « lieux-mouvements ».

L'échelle de l'agglomération permet de dépasser l'échelle de la proximité par l'itération « proximité & connectivité », en établissant une lecture des centralités d'une part et en renforçant des relations interquartiers, d'autre part. Ces relations sont établies ou rétablies par les agrafes urbaines, véritables passages interquartiers, qui ponctuent la liaison elle-même par une série de souffles ou d'attracteurs qui facilitent la perméabilité et le passage d'un quartier à l'autre ; une passerelle multimodale peut assurer un rôle d'agrafe urbaine. Elle marchera d'autant mieux qu'elle sera activée par des façades actives ou des lieux qui permettent la latéralisation de diverses activités (achats, services, etc.).

Cependant, nous pouvons légitimement nous demander, avec Antonio Da Cunha, si l'action publique est outillée pour « améliorer la qualité des espaces urbains aux différentes échelles territoriales » ? (Da Cunha, 2010, p. 9). Cette question nous amène à considérer le tryptique densité, désirabilité et intensité, actuellement en pleine recomposition. Cela interroge le rôle de la densification et la resitue dans un panorama élargi à la notion d'intensité urbaine. En effet, pour Da Cunha, plus que sur une densification à outrance, c'est sur le potentiel d'évolution des tissus, leur adaptabilité à différentes intensités d'usage,

leur mixité et les qualités de leurs espaces publics que doit être évaluée la durabilité (Da Cunha, 2010, p. 13 ; Allain in Da Cunha, 2010, p. 67). Les récentes réflexions menées par Jean-Luc Chambefort et Bernard Lensel (2010, 2011) ont fait surgir l'idée que la densité doit se faire désirable pour être acceptée comme caractéristique composante de la ville. Or, c'est bien la ville *intense*, lieu d'échanges et de rencontre fort, qui répond le mieux à cette désirabilité, car elle permet l'adhésion sociale à un modèle urbain qui utilise la densité comme mode de composition (Zunino, 2009) et de structuration (Da Cunha et Kaiser, 2009) dans l'espace et dans le temps. Cette adhésion sociale se voit renforcée par une mise en valeur symbolique traduite le plus souvent par une expression événementielle (Lavadinho, 2009). Nous soulignons pour notre part (Lavadinho et Lensel, 2010a) deux points en complément à un encouragement territorialement adapté de la densité. Ceux-ci sont de deux ordres qui correspondent aux besoins spécifiques du tissu périurbain :

1) **un traitement de l'espace par le palimpseste** : de par sa nature diffuse, la structuration du territoire périurbain doit reposer à la fois sur une armature d'attracteurs multifonctionnels qui saurait mettre à profit les synergies qui résultent de la superposition de services liés à la culture, aux sociabilités, aux achats, aux sports et loisirs, tout en leur assurant une accessibilité multimodale affirmée sur des temporalités étendues.

2) **une sédimentation sur le temps long** : un tissu périurbain, pâtissant le plus souvent du double handicap d'une création à la fois récente et accélérée, doit impérativement hiérarchiser ses composantes, afin d'affirmer à la fois son caractère urbain et ses complémentarités internes. Ce n'est qu'ainsi qu'il pourra prendre du sens auprès de ses habitants et de ses usagers. La *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004), comme la ville-centre avant elle, pourra ainsi se hâter lentement vers ces nouvelles « centralités périphériques », qui se décanteront en alliant les différents modes d'expression d'un vécu quotidien à l'épaisseur que seul le passage du temps saura apporter.

La hiérarchisation claire des quartiers d'une ville augmente sa lisibilité et contribue à lui donner sens et saveur. Cette lisibilité nous semble être de l'ordre de l'évidence en ce qui concerne les quartiers historiques centraux, sédimentés de longue date. Pourtant, il a bel et bien fallu, par le passé, construire cette lisibilité. Le défi actuel pour ces quartiers historiques, entourés comme ils le sont de tissus plus récents qui les dépassent largement en taille et en importance démographique, consiste plutôt à « garder leur rang » dans la mouvance globale de croissance de l'urbanisation, où les significations du territoire urbain et de ses différents tissus juxtaposés ne cessent d'évoluer. En revanche, les nouvelles « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) doivent, quant à elles, se développer dans les secteurs diffus qui affluent aux dernières strates, encore non composées, de la ville émergente. A nos yeux, c'est en s'appuyant sur l'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a) que ces nouvelles « centralités périphériques » peuvent gagner en légitimité. L'intensité urbaine joue donc un réel rôle de composition de ces tissus urbains nouveaux au sein de la *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004). Il n'est que de la reconnaître, tout en la canalisant et en la renforçant à la fois, comme partie intégrante du fait urbain.

MOUVEMENT IV

LES TERRAINS DE LA MARCHE

Des projets de départ, le voyage avait tout emporté. Je me retrouvais rien, moins que rien, sans origine ni destination, entièrement absorbé par l'ici et le maintenant.

Les moines gyrovagues de la tradition orthodoxe et les bonzes itinérants ont connu et recherché ces instants où la dispersion et l'érosion de la route conduisent paradoxalement à un Da Sein où le seul fait d'être au monde remplit l'horizon jusqu'au bord.

Nicolas Bouvier

INTRODUCTION

Dans ce quatrième et dernier mouvement, consacré aux terrains, nous allons analyser trois cas d'étude sur trois agglomérations différentes : Lausanne, Genève et Bilbao.

Tout d'abord nous analyserons les concepts de hub de vie et d'agrafe urbaine, avec le cas d'étude d'un site hybride qui combine ces deux fonctions au sein de la plateforme du Flon à Lausanne, la transformant en un nouveau cœur d'agglomération. Puis avec les exemples de Genève et Bilbao nous analyserons deux politiques de promotion de la marche pour à l'échelle des grands territoires.

Dans le chapitre dédié au cas d'étude de Genève, nous allons remonter aux origines de la démarche du Plan-Piétons pour mieux comprendre les raisons qui ont poussé au lancement d'une telle démarche, comment les acteurs politiques s'en sont appropriés et quels facteurs ont joué le rôle de facilitateurs ou au contraire de freins dans ce lent processus qui a mis progressivement le piéton au centre des préoccupations (Lavadinho, 2010b) des autorités genevoises. Nous terminerons ce chapitre par une analyse des statistiques qui montrent que des changements de comportement ont bel et bien eu lieu depuis une décennie en faveur d'une pratique accrue de la marche y compris en périphérie.

Dans le chapitre dédié au projet urbain de régénération de l'aire métropolitaine de Bilbao, nous décrirons le jeu d'acteurs complexe qui soutient depuis deux décennies ce projet et nous analyserons dans le détail un certain nombre d'opérations urbanistiques, notamment de création d'espaces publics et d'amélioration de l'armature des transports publics. Nous pourrions notamment constater les effets positifs de leurs synergies en termes de marchabilité. Nous terminerons ce chapitre par une analyse chiffrée qui montre que, à l'instar de l'agglomération de Genève, l'agglomération de Bilbao a également connu une montée en puissance de la marche dans les pratiques de mobilité suite à ces améliorations.

Nous terminerons le présent mouvement par un chapitre conclusif qui mettra en exergue les caractéristiques les plus exemplaires de ces différentes démarches, pour lesquelles le potentiel de généralisation à d'autres agglomérations semble le plus élevé.

LE HUB DE VIE

Toutes les destinations sont devenues possibles – question de temps.

Michel Onfray

INTRODUCTION

Le *hub de vie* est la déclinaison concrète, sur le territoire urbain, du concept d'espace palimpseste (Lavadinho, 2005, 2006, 2009, Lavadinho et Lévy, 2010) que nous avons défini au mouvement II. Le *hub de vie* peut être un espace public, une interface multimodale ou une centralité multifonctionnelle, du moment qu'il superpose dans un même espace-temps les diverses activités de la vie quotidienne.

Les hubs de vie ont la particularité de s'adapter à des contextes urbains différents, mais ils jouent toujours un rôle structurant en terme de pôle urbain. Ils doivent ainsi impérativement bénéficier d'une bonne accessibilité.

La tendance actuelle va à l'hybridation croissante de ces trois types de *hubs de vie* en un objet urbain complexe, qui tend à devenir tout à la fois un espace public riche en événements urbains, une interface multimodale capable de connecter une constellation de lieux de vie à différentes échelles et un attracteur multifonctionnel propice aux rencontres et aux sociabilités (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011).

Nous analyserons au chapitre suivant un exemple emblématique de ces hubs de vie « trois-en-un » avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne.

DE L'ESPACE PALIMPSESTE AU HUB DE VIE

Le concept idéal-typique d'espace palimpseste, que nous avons décrit dans le mouvement II, trouve sa déclinaison concrète, en milieu urbain, dans certains espaces publics qui possèdent des caractéristiques particulières et que nous avons nommé *hubs de vie* (Lavadinho, 2002 ; Lavadinho et Winkin, 2005 ; Lavadinho et Winkin 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous définissons les *hubs de vie* comme des espaces multifonctionnels dont l'agencement hybride permet d'abriter simultanément des dynamiques de transit et de séjour et d'accueillir de multiples activités sur des temporalités étendues.

Le *hub de vie* se décline en trois typologies :

- les espaces publics riches en événements et propices aux rencontres et aux sociabilités
- les interfaces multimodales
- les grands attracteurs multifonctionnels liés aux achats, aux loisirs, à la culture, au sport et au bien-être

Lieu de centralité, interface structurant les déplacements, les rencontres et les échanges, lieu de mixité, lieu d'activités, le *hub de vie*, qu'il s'agisse d'un espace public, une interface multimodale ou un attracteur multimultifonctionnel, prend des visages d'autant plus riches qu'il mélange « le dehors » et « le dedans », l'extime et l'intime et qu'en lui convergent le transit et le séjour. Lieu d'exposition mais aussi de respiration, le *hub de vie* est ainsi autant propice aux bains de foule qu'aux moments de détente et de contemplation. Le *hub de vie* peut dès lors constituer un attracteur à part entière, un interface palimpseste aux strates multiples et aux publics divers. Il offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination, où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent : mobilité, achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente... Les spatialités d'un *hub de vie* peuvent différer, tout comme ses temporalités, et par là même, différencier ses usages et ses usagers. Son accessibilité se doit en revanche de rester en tout temps l'apanage de tout un chacun, puisque par essence, un *hub de vie* constitue un espace public. Offrant des espaces et des temps de transition, le *hub de vie* est un sas permettant la médiatisation de la ville et la ponctuation de la vie quotidienne. En concentrant des personnes, des activités et des biens et services, ce pôle d'échanges accumule ainsi un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine.

Les propriétés qui caractérisent le *hub de vie*

Quatre propriétés distinctives différencient les espaces palimpsestes des espaces publics génériques et caractérisent en particulier le *hub de vie* :

Propriétés d'un *hub de vie*



espace privilégié où le paysage urbain (urbanscape) et les structures architecturales qui le composent ont un fort pouvoir d'évocation symbolique. Propice à la fois au transit et au séjour, le *hub de vie* cumule les fonctions : achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente...

Bâle © Sonia Lavadinho



pôle attracteur qui concentre des personnes, des biens et services, des activités, le *hub de vie* accumule un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine.

Bruxelles © Sonia Lavadinho



interface palimpseste aux strates multiples et aux publics variés, le *hub de vie* offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination et où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent.

Bruxelles © Sonia Lavadinho



sas de mobilité offrant des espaces ainsi que des temporalités de transition, le *hub de vie* permet la médiatisation de la ville et la ponctuation de la vie quotidienne.

Shanghai © Sonia Lavadinho

Tableau 1 - Propriétés d'un *hub de vie*. © Sonia Lavadinho

Les lieux-mouvements, entre non-lieux et *hubs de vie*

Par contraste, nous pouvons aussi identifier des antonymes des *hubs de vie* : lieux répulsifs, lieux plus ou moins vides d'interactions, lieux « génériques » dont la singularité est peu évidente, à l'instar des non-lieux énumérés par Marc Augé dans son ouvrage éponyme (Augé, 1992). Signalons au passage que ce qualificatif d'Augé ne semble plus pouvoir s'appliquer aujourd'hui tel quel aux lieux qu'il décrit dans son ouvrage au début des années 1990. Si Augé définit l'espace du voyageur comme archétype du non-lieu, nous rejoignons Vincent Kaufmann lorsqu'il relève que cette thèse a été invalidée depuis. Les critiques d'Augé ont en effet montré que les espaces-seuils de la mobilité peuvent tout à fait faire lieux et constituer des références en termes relationnels, voire identitaires, par l'intermédiaire notamment du souvenir (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 659).

Il faut toutefois signaler, à la décharge d'Augé, que les aéroports, les centres commerciaux et les gares, anciennement des temples du transit, ont fortement évolué au cours de ces deux dernières décennies, tant dans leur morphologie, leur localisation, leur accessibilité que dans leur conception architecturale (Lavadinho et Lensel, 2011). Ils incorporent désormais un nombre croissant de fonctions liées au séjour et peuvent prétendre au statut de *hub de vie* à part entière. Si l'analyse d'Augé semble aujourd'hui dépassée, c'est parce qu'elle est le fruit d'une époque révolue où le transit, et non le séjour, dominait la pensée urbanistique qui présidait à la conception des lieux-mouvements.

Aujourd'hui, les concepteurs de ces lieux-mouvements intègrent de plus en plus dans leur cahier des charges la fonction d'interface avec la ville, ce qui implique de nouvelles lectures de ces lieux-mouvements comme de véritables espaces publics (Amar, 2010), même si leur capacité de faire éclore les sociabilités reste aux yeux de certains auteurs relativement sporadique : « Avion, bateau, train, voiture ou car, on partage un espace commun le temps de passage d'un point à un autre. La cabine de vol, le ponton, le wagon, la banquette, l'habitacle offrent des occasions de proximité, voire de promiscuité, qui forcent à la relation ou contraignent à la conversation. Dans ce microcosme communautaire se joue une intersubjective limitée dans le temps. Dès l'arrivée dans l'aéroport, le port, la gare, la place de stationnement, cette société se défait la plupart du temps. Elle se délite aussitôt que les raisons aléatoires d'être ensemble disparaissent » (Onfray, 2007, p. 38). D'autres auteurs, au contraire, à l'instar de Georges Amar, soulignent le potentiel des « lieux-mouvements » en tant qu'« accélérateurs de rencontres » (Amar, 2010).

Il nous faut ici souligner le lien entre ce caractère d'espace public et l'essor de la marche comme métrique prédominante au sein de ces espaces. La marche constitue en effet, pour Jacques Lévy, le cœur des métriques publiques, puisque c'est elle qui assure *in fine* la continuité de l'espace public entre le système de transports et le reste de l'espace urbain. Les métriques publiques (Lussault et Lévy, 2003 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) offrent ainsi aux lieux-mouvements divers avantages – densité de l'information, diversité des populations et des fonctions, sérendipité multisensorielle – qui sont toutes des caractéristiques premières de l'espace public urbain, identifiées déjà par Ulf Hannerz dans son ouvrage

Explorer la ville (1983) et Isaac Joseph (1984) dans son ouvrage *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public* (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710).

Du hub aéroportuaire au hub de vie : une même exigence de marchabilité

L'analogie avec le hub aéroportuaire n'est pas accidentelle (Brust, 2005). L'intérêt de tout hub est d'offrir une plateforme facilitant les échanges. En ce qui concerne le hub aéroportuaire, ces échanges se font notamment entre vols long-courrier et vols de plus courte distance, voire internes. Cette plateforme est en général complétée par une forte accessibilité rail et route favorisant les transferts intermodaux. Plus important en ce qui concerne la problématique de la marche est la connectique interne au hub qui, quant à elle, se fait pour l'essentiel à pied. En ce sens, le hub aéroportuaire se doit d'être un environnement marchable par excellence. Les surfaces lisses, les escalators ou les trottoirs roulants, présents en nombre, témoignent de cette volonté d'éliminer toute pénibilité liée aux inévitables frottements induits par tout mouvement et de rendre l'expérience de la marche la plus lisse et la plus aérienne possible. Au sein du hub aéroportuaire, la marche est habilitée comme système de transport à part entière. Elle bénéficie d'une signalétique propre qui comprend des indications temporelles spécifiques à son échelle. Ce mode se révèle à la fois le plus simple et le plus sûr pour vaincre les distances, parfois considérables, qui permettent de se rendre d'un terminal à l'autre. L'usage de la marche est ici adopté par tous, y compris par ceux qui dans d'autres circonstances n'auraient recours qu'à des modes motorisés.

Il est intéressant de remarquer que ce modèle facilitateur de la marche est également celui adopté par les centres commerciaux qui sont également des dispositifs extrêmement marchables (Brust, 2005). Le secret de leur succès et de leurs pics de fréquentation est d'ailleurs dû pour une grande partie à leur très haut degré de marchabilité. Il est étonnant de constater que ces recettes d'aménagement pourtant maintes fois éprouvées dans ces lieux parmi les plus fréquentés de nos sociétés urbaines – leur nombre de visiteurs se chiffre en général en dizaines de millions par an – ne soit pas un modèle plus largement diffusé dans d'autres milieux urbains également très fréquentés par des piétons. C'est ainsi que des interfaces multimodales de rang moindre (gares, pôles d'échanges) présentent souvent un degré de marchabilité très en-deçà de ce que l'on serait en droit d'espérer, eu égard aux flux annuels de voyageurs et de non-voyageurs qui empruntent leurs infrastructures à pied. De même, bien des espaces publics, au centre-ville autant qu'en périphérie, pâtissent d'un niveau de marchabilité très bas, alors même que leur raison d'être reste avant tout celle d'accueillir les marcheurs urbains.

Le hub de vie, une opportunité pour faire la ville au-delà de la mobilité

Marcher, c'est déjà voyager, mais c'est aussi habiter.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

Dans leur rapport *La marche au cœur des mobilités* (2008), Véronique Michaud et Blanche Segrestin entament leur discussion sur les nouveaux rôles que doit assumer un opérateur de mobilité comme la RATP en pointant la nécessité de renforcer l'habitabilité des lieux-mouvements : « les six millions de piétons qui fréquentent les espaces de la RATP chaque jour sont des personnes sensibles, qui ont des yeux, des oreilles, font des choix, ont des projets, des besoins, des émotions ». Il s'agit donc de mieux équilibrer les fonctions de transit et de séjour en tenant compte de la marche dans son rôle essentiel de transition entre sédentarité et mouvement.

Les interfaces de transport multimodales sont le réceptacle de flux croisés, dont l'attractivité est renforcée par le cumul croissant de fonctions complémentaires à celles de mobilité. Ces fonctions prennent de la valeur pour elles-mêmes et non plus simplement du fait que leur localisation est avantageuse pour les passagers en transit. C'est ainsi que ces fonctions attirent désormais également des non-voyageurs, qui se rendent expressément dans ces interfaces pour en profiter sans avoir recours à la fonction transport.

Ces fonctions deviennent dès lors pourvoyeuses de liens, de rencontres, de sociabilités qui prennent le pas sur le transport proprement dit. Les interfaces évoluent ainsi vers des concentrés d'urbanité, voire de vrais morceaux de ville dans la ville (Joseph, 1999). Les aspirations au séjour s'y font de plus en plus fortes et leur cohabitation avec la fonction transit originelle de l'interface devient de plus en plus délicate. Pour Georges Amar, le défi est celui de passer d'une logique du temps-distance à une logique du temps-substance (Georges Amar, 2004).

Quels équilibres peut-on trouver pour que transit et séjour restent compatibles, pour que la rupture de charge ne soit plus synonyme de « temps perdu » à minimiser mais de « temps valeur » à exploiter? Quels liens tisser entre ces interfaces et les espaces publics environnants alors que l'intériorisation qui les caractérisait cède le pas à une ouverture plus grande sur l'extérieur? Quelle accessibilité développer pour ces interfaces mutantes lorsque leur rôle « d'accélérateur de vitesse » vers le lointain évolue vers celui de « trait d'union » entre plusieurs proches?

De l'abri-bus au plus vaste aéroport, l'innovation est possible à toutes les échelles urbaines afin de transformer les interfaces multimodales en véritables hubs de vie. Les exemples abondent où cette transformation s'opère avec succès, permettant à ces interfaces de participer pleinement à l'urbanité des métropoles qu'elles desservent. Nous illustrerons cette mutation des interfaces multimodales en *hubs de vie* avec le cas d'étude emblématique de la Plateforme du Flon à Lausanne.

« Temps perdu » ou « temps valeur » ? La marche modératrice des ruptures de charge

L'importance qu'a prise la mobilité quotidienne dans la vie des citoyens exige que l'on accorde plus de place à la qualité des déplacements, qui ne doivent pas être considérés seulement comme des pratiques obligées, mais qui doivent être traités comme des temps de la vie urbaine à part entière, sûrs et confortables, riches en opportunités de toutes sortes et sources de plaisirs multiples.

François Ascher

Souhaiter la ville multimodale passe forcément par une politique forte d'amélioration des interfaces multimodales qui doivent dans cette perspective devenir de véritables *hubs de vie*. Cela passe par une attention soutenue portée aux conditions de marchabilité de l'interface afin de « revitaliser », plutôt que de « minimiser », les ruptures de charge.

La marche, nous l'avons vu, est le ciment même du transfert modal et ce, quels que soient les autres modes en jeu. Ciment qui permet littéralement de joindre un mode au suivant, la marche est un ingrédient essentiel du chaînage intermodal. Les ruptures de charge entre deux modes s'opèrent désormais le plus souvent au sein de pôles d'échanges multimodaux (Bentayou et al., 2002). Si le transfert entre différents modes de transport public (bus, tram, métro, métro et RER) est pratique courante depuis un certain nombre d'années, l'intermodalité s'élargit désormais pour prendre mieux en compte les modes individuels, qu'ils soient motorisés (voiture, taxi, moto, scooter) ou actifs (marche et vélo), ainsi que les modes partagés (autopartage, vélo en libre service). La jonction avec ces autres modes se fait généralement à l'extérieur du pôle d'échanges, dans ses alentours immédiats. Ceci pose d'emblée l'enjeu de la marchabilité, généralement moins bien maîtrisée à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'interface multimodale, où les conditions sont plus contrôlées. Pour toutes ces raisons, la marche mérite donc une attention particulière au sein de ces espaces de transition intermodale.

Or, un constat d'insuffisance s'impose rapidement à l'observateur qui cherche à évaluer le degré de marchabilité de telle ou telle interface multimodale : accessibilité, visibilité, lisibilité, connectivité restent le plus souvent en-deçà des standards auxquels les marcheurs pourraient légitimement s'attendre. Des conditions de marchabilité sous-optimales péjorent grandement les transferts entre les divers modes de transport, alors qu'ils pâtissent déjà d'une image négative de par les ruptures de charge qu'ils introduisent. Face aux objectifs de report modal ambitieux de l'automobile vers les transports publics affichés par la plupart des collectivités et les opérateurs de transport, le nombre très élevé d'aménagements piétons de qualité médiocre suscite légitimement des interrogations. Surtout lorsqu'on considère, ainsi que le montrent la plupart des enquêtes transports, que les ruptures de charge sont perçues par les usagers comme l'un des principaux désagréments des transports publics par rapport aux transports individuels motorisés (qui s'effectuent en règle générale en un seul trajet porte-à-porte).

L'enjeu, nous l'avons dit en ouverture, ne passe plus forcément par une minimisation des ruptures de charge comme il a longtemps été question pour l'optimisation des cadencements. Il existe même un seuil, généralement de 4 à 5 minutes, en-deçà duquel les transferts entre modes occasionnent du stress aux voyageurs ; ceux-ci se sentent dans l'incapacité de changer de mode de transport dans de bonnes conditions lorsque le temps alloué au parcours à pied entre les modes est trop court. Une rupture de charge de 5 à 10 minutes est généralement considérée comme optimale, car elle est vécue sans trop de heurts par les usagers (Jones et al., 2010). Mais qu'en est-il des ruptures de charge supérieures au quart de heure, voire celles qui frisent la demi-heure ? Les aéroports, à nouveau, nous montrent la piste à suivre. En effet, il n'est pas rare que dans un hub nous ayons des temps d'attente d'une heure, voire de plusieurs heures. Du fait que les hubs aéroportuaires offrent une large gamme d'activités pour occuper son temps libre, cela n'est pas forcément vécu comme un handicap, mais plutôt comme une opportunité (Brust, 2005 ; Cwerner et al., 2009). Les concepteurs des interfaces multimodales en milieu urbain ont désormais intégré le fait que l'enjeu n'est pas tant celui de minimiser les temps morts, mais plutôt de les faire vivre.

En effet, la mesure du temps conventionnel passé à se déplacer ne peut être prise en compte seule. Ce qu'on fait en se déplaçant est un paramètre de ce que les behavioristes désigneraient comme « perception » du temps et qu'il faut plutôt appeler construction individuelle, affective mais aussi cognitive, du temps. Ce paramètre change de manière conséquente la vitesse contextuelle effective (Lévy, 2008), concept que nous avons décrit précédemment dans le mouvement II.

Dans un tel contexte, le piéton sort largement gagnant en cas de rupture de charge, contrairement à ce qui se passe pour les usagers des modes motorisés, qui restent prisonniers à la fois de leur véhicule et de la canalisation des infrastructures imposée par les vitesses élevées, ce qui diminue fortement leur capacité d'effectuer des activités latéralisées. Tout un chacun a pu en faire l'expérience en cas de bouchon sur l'autoroute, de panne du TGV en pleine voie ou encore de retard de l'avion au décollage : dans ces cas, la pénibilité de l'attente augmente du fait de l'immobilité forcée à laquelle nous sommes astreints. Nous ne pouvons faire que ce que nous autorise la place disponible sur nos sièges, les outils de communication à notre disposition, et les réserves de boissons et de nourriture éventuellement disponibles. Notons au passage que c'est l'automobiliste qui est de loin le plus pénalisé : si l'arrêt n'est pas total, il se voit dans l'obligation d'avancer sans vraiment pouvoir le faire. La focalisation de son regard et de son attention doit alors rester en permanence sur la route, combien même la vitesse moyenne en cas de bouchon ne dépasserait pas les 2 km/h.

C'est tout le contraire dans une rupture de charge vécue au sein d'un *hub de vie*, où les caractéristiques de latéralisation et de texturisation de la marche que nous avons décrites plus haut font que le piéton dispose de la gamme d'activités la plus large. Aussi bénéficie-t-il, selon Jacques Lévy, « de la capacité la plus forte de porter au dénominateur de sa fraction « vitesse » des valeurs de temps « consommé » faibles, car compensées par l'existence d'un temps « produit » pendant le déplacement. Cela contribue encore à augmenter sa vitesse contextuelle globale » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Lorsque l'on considère d'un point de vue urbanistique et architectural la conception des interfaces multimodales et leur insertion dans le tissu urbain, deux questions se posent en priorité :

- Du point de vue de la connectique interne : comment optimiser l'aménagement des interfaces multimodales pour ne plus pâtir mais au contraire tirer parti des ruptures de charge, et renforcer ainsi leur attractivité auprès des marcheurs ?
- Du point de vue du lien avec la ville : Comment renforcer la fonction de centralité et les interfaçages au proche (les espaces publics environnants) et au lointain (les autres attracteurs qui ponctuent le territoire) ?

En ce qui concerne la question de l'optimisation de la connectique interne, notre hypothèse opératoire repose sur le fait que ces ruptures de charge peuvent être contrebalancées par une organisation de l'interface multimodale centrée sur la notion de *hub de vie*. Cette hypothèse se fonde sur le **principe de l'acceptabilité de prolongement du temps de marche en « milieu enchanté »** (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008), que nous avons décrite plus en détail dans le chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II. Nous partons de la prémisse que lorsque l'environnement offre des prises – des *affordances* selon l'expression prisée de Gibson (1977, 1979) – aux usagers, elles leur servent de points de repère ou de points d'ancrage. Ces prises ponctuent ainsi l'espace et déclinent autant de micro-instants de suspension favorables à la prolongation du trajet. Les transitions entre les quais d'embarquement et les lieux d'activités sont d'autant plus acceptables que les réseaux de circulation sont organisés en grappes rhizomiques à forte interconnectivité favorisant un cabotage de proche en proche. Pour cela, les concepteurs des interfaces multimodales peuvent s'appuyer sur le principe de la répartition judicieuse des devantures actives le long d'axes ou nœuds stratégiques, selon le principe d'*active frontage* que nous avons illustré avec le projet *Legible London* dans le chapitre dédié à la signalétique intuitive au sein du mouvement II.

En définitive, seule une analyse fine des métriques de marchabilité à l'œuvre au sein des interfaces multimodales permet d'identifier :

- quelles distances entre les *souffles* et les *attracteurs* (voir le chapitre sur le cabotage urbain au mouvement II) sont les mieux adaptées au prolongement du temps de marche ;
- quels agencements des opportunités de latéralisation offrent les meilleures conditions aux ruptures de charge.

Ces questions sont tout à fait déterminantes pour un bon équilibre entre les fonctions de transit et de séjour au sein des interfaces multimodales. Elles demandent la construction de savoirs concrets et encouragent le recours à des études de cas sur le terrain. Parmi les questions de recherche qui portent sur la dimension de *hub de vie* des interfaces multimodales, il semble dès lors pertinent d'élucider celles qui ont trait aux usages des espaces publics. En effet, le *hub de vie* participe de ce que nous pourrions appeler, en détournant l'expression bien connue de Marcel Mauss (1999 (1^{ère} éd. 1950)), un *espace public total*. A l'instar de Mauss, nous voulons appréhender l'être humain – dans notre cas plus particulièrement

l'homme qui marche dans un milieu urbain – dans sa réalité concrète, sous le triple point de vue physiologique, psychologique et sociologique. Nous pensons que l'objet *hub de vie* ne peut s'appréhender uniquement par sa facette mobilitaire, mais qu'il doit au contraire être compris par le prisme plus complexe de ses implications pour la vie urbaine dans sa totalité. Il s'agit alors d'être à l'écoute de l'interprétation qu'en fait avant tout son usager (et non le chercheur ni le concepteur).

En repérant, au cours de nos observations de terrain, les différents usages qui ont cours au sein des *hubs de vie*, nous avons pu identifier des représentations et des pratiques spatiales spécifiques. Celles-ci nous ont permis de mieux comprendre les mécanismes sous-tendant le choix d'y marcher non plus uniquement parce que c'est utile – en transit – mais également pour le plaisir de pouvoir profiter des multiples ressources que les *hubs de vie*, en tant que « villes dans la ville », ont à offrir (Joseph, 1999). Nous verrons avec le cas concret de la plateforme du Flon à Lausanne que l'interface multimodale, loin de devoir se cantonner dans son rôle traditionnel de plateforme de transports, réunit potentiellement toutes les conditions pour assumer ce nouveau rôle de *fomentatrice d'urbanité*. Cela nous semble d'autant plus essentiel que le *hub de vie* devient désormais l'un des ingrédients indispensables des villes multimodales, entendues comme des villes où une véritable culture de la marche peut éclore. Nous revendiquons dès lors le concept de *hub de vie* et ses qualités inhérentes – un meilleur équilibre entre transit et séjour, une hybridation des espaces pour accueillir de multiples activités, un fonctionnement qui opère sur des temporalités étendues – comme cadre de réflexion innovant pouvant désormais inspirer les opérations de requalification des espaces publics, en particulier des interfaces multimodales.

Une typologie qui décline le *hub de vie* dans des contextes urbains diversifiés

La notion de *hub de vie* peut être appliquée essentiellement à trois types de lieux qui fonctionnent sur des temporalités étendues et où s'entremêlent fortement les fonctions de transit et de séjour. Nous allons ici les énumérer et dresser leurs principales caractéristiques.

En premier lieu nous pouvons mentionner les **espaces publics à vocation première de séjour** – des attracteurs dédiés aux loisirs, aux sociabilités et à la culture – **mais aussi de passage** – des connecteurs qui branchent la ville sur elle-même. Les exemples que nous avons pu étudier de ce premier type de *hubs de vie* se classent essentiellement en deux sous-catégories:

- **les aménagement de fronts d'eau**, deux de nos cas d'étude illustrent cette tendance : les aménagements des berges de la Ria à Bilbao (cas analysé plus loin dans le chapitre dédié à Bilbao) ; Paris-Plages à Paris (cas analysé précédemment dans le chapitre dédié à la ludification au sein du mouvement II).
- **les aménagements de type « coulée verte »**, le plus souvent profitant de la couverture de voies ferrées. La figure emblématique de ce type d'aménagements est celle de la reconversion de la Highline à New York en promenade urbaine, qui a connu dès son ouverture en 2009 un grand succès (Elle compte à ce jour plus de 13 000 fans sur twitter). La France a pourtant joué un rôle précurseur, tout d'abord avec la promenade Plantée à Paris, inaugurée en 1988 et suivie plus récemment de la très belle série d'espaces publics inaugurée en 2006 avec la couverture partielle du RER A à Vincennes (cas analysé dans le chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II). En Suisse, nous trouvons comme exemples de cette catégorie résultant de la couverture de voies ferrées la Promenade de la Ficelle à Lausanne, inaugurée en 2008, ainsi que Promenade de Saint-Jean à Genève, inaugurée au début des années 2000. Cette dernière sera dans un futur proche suivie par la Coulée Verte d'agglomération dans le sillage de la mise en service du nouveau RER CEVA (voir plus loin le chapitre dédié à Genève).

En deuxième lieu, nous pouvons mentionner les **interfaces de transport multimodales**. La grande majorité des aéroports (Brust, 2005) et des gares de première importance ont déjà fait leur mue vers ce type d'hybridation, devenant non plus uniquement des lieux voués au transit mais, de plus en plus souvent, des lieux voués au séjour. Signe de cette transformation, ces lieux voués au transport s'ouvrent également fortement à des usagers non-voyageurs¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Ainsi par exemple les chiffres concernant la répartition des visiteurs pour l'Aéroport International de Genève (AIG) sont éloquentes. Seulement 25% des personnes qui s'y rendent prendront un avion. Les trois quarts restants viennent soit accompagner les voyageurs (25%), soit faire des achats ou profiter de ses lieux de restauration (50%). Certes, l'AIG fait partie de cette catégorie particulière d'aéroports urbains, bénéficiant d'une proximité forte avec la ville-centre, distante d'à peine une dizaine de kilomètres, et d'une excellente desserte en transports publics (rail et bus à haute fréquence). Mais la tendance se retrouve également au sein d'autres aéroports plus éloignés de la ville, à l'instar de Heathrow à Londres, de Schiphol à Amsterdam ou de Changi à Singapour. Certains aéroports dits urbains, à l'instar de celui de Berlin, vont jusqu'à fermer leurs portes et leurs sites se reconvertissent pour se consacrer exclusivement à leurs nouvelles vocations urbaines (Brust, 2005).

En troisième lieu, nous pouvons mentionner les **attracteurs multifonctionnels**, qui superposent des fonctions liées à la culture, au bien-être, aux sports et aux loisirs. C'est d'ailleurs cette tendance à la superposition des fonctions qui préside à leur essor actuel en Europe et dans le monde (Lavadinho et Lense, 2011).

Il nous faut ici mentionner la tendance croissante à l'hybridation de ces trois catégories. Nous illustrerons ci-après ce processus d'hybridation avec le cas d'étude de la Plateforme du Flon à Lausanne, qui fusionne sur un même site une interface de transport multimodale, un attracteur multifonctionnel et une agrafe urbaine entre divers quartiers de la ville. Cette centralité fait la part belle aux piétons en termes d'accessibilité, de latéralisation et de texturisation.

CONCLUSION : LES HUBS DE VIE EN POLE POSITION DANS LA COURSE AUX CENTRALITES URBAINES

Les agglomérations sont des organismes bien vivants, avec leurs lots d'incohérences, de développements inachevés et de changements de cap, et un quota bien plein de contradictions dues aux effets cumulés des diverses forces en présence.

Il n'est donc pas surprenant de constater que, parallèlement à l'éclatement spatio-temporel des loisirs et de la culture, concomitant de la délocalisation de plus en plus fréquente des attracteurs qui leur sont dédiés en périphérie, la tendance contraire, dite de « retour au centre » (Whyte, 2001 (1^{ère} éd. 1980), 2009 (1^{ère} éd. 1988) ; Gehl, 1971, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000, 2004 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), a elle aussi le vent en poupe. Elle est visible un peu partout en Europe, notamment en ce qui concerne l'évolution des équipements à vocation commerciale.

Si le modèle de « boîte à chaussures » implanté sur des champs de betteraves et accessible uniquement en automobile a du plomb dans l'aile, ce n'est pas pour autant que nous assistons, si ce n'est de manière très mesurée, à la renaissance de petits commerces de quartier. Nous dénotons plutôt un redéploiement de centralités commerciales « à l'atmosphère urbaine » qui jouent sur la transparence des façades ou l'espace public à ciel ouvert pour s'affirmer comme des morceaux de ville dans la ville. Cela ne va pas sans heurts, notamment face à tous les enjeux que cela peut soulever du point de vue de la privatisation spatiale mais aussi temporelle des espaces publics (Lofland, 1985 (1^{ère} éd. 1973) ; Mangin, 2004).

Les interfaces de mobilité peuvent elles aussi assumer un rôle de centralité, puisqu'elles ne sont plus dédiées uniquement au transit mais incorporent désormais des formes de séjour en lien avec les achats, les loisirs et les sociabilités, ces dernières étant stimulées notamment par une offre accrue et diversifiée en restauration au sein et autour de ces interfaces. Les temporalités étendues et la forte concentration des flux que connaissent les gares, notamment, sont un facteur favorable à l'extension de leurs services à la clientèle, services qui ne cessent de se multiplier dans toutes les grandes gares européennes, et aussi, toutes proportions gardées, dans des interfaces de moindre importance. De fait, le secteur *transport-oriented retail* possède désormais un poids économique considérable dans les agglomérations urbaines du monde entier, et certaines grandes enseignes, à l'instar de Virgin, ont tôt compris l'intérêt stratégique de se positionner dans cette course. Ainsi la politique de Virgin est de localiser leur Mégastores non plus uniquement dans les hypercentres, mais aussi dans les interfaces de transport comme les aéroports, les gares et autres pôles d'échange multimodaux.

Les opérateurs de mobilité eux-mêmes sont parfois les premiers à encourager cette mutation. La compagnie des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) a établi en Suisse avec le programme *Railcities* une politique systématique de transformation des 9 plus grandes gares en villes-miniature, et en parallèle une politique de renforcement de la centralité des 23 gares de taille plus modeste avec le programme *Gare et plus*. L'intérêt d'une telle orientation stratégique se comprend très bien lorsque nous apprenons qu'en Suisse la croissance de ce secteur (6,1%) est bien plus forte que celle du commerce de détail en général

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

(4,3%), sur la base des chiffres de 2008. Ces lieux auparavant voués pour l'essentiel au transit sont désormais conçus, nous l'avons vu, comme de véritables *hubs de vie* où les activités liées au séjour se déclinent selon des spectres de plus en plus larges : achats bien entendu, mais aussi services, échanges, rencontres.

LORSQUE LA REGENERATION D'UNE FRICHE DEVIENT UN NOUVEAU CŒUR D'AGGLOMERATION : LE CAS DU FLON A LAUSANNE

La réalité urbaine dépasse la simple morphologie physique pour s'inscrire dans un jeu d'acteurs qui se transforme continuellement. En ce sens-là, le phénomène urbain est un véritable processus social.

Michel Bassand

INTRODUCTION

Le Flon est l'un des cours d'eau qui traverse la ville de Lausanne. Son comblement a eu lieu à la fin du XIXe siècle, et il est aujourd'hui couvert. Le territoire de son lit a fait l'objet de multiples appropriations au fil des décennies. Ce cas d'étude présente le secteur particulier de la Plateforme du Flon, compris entre le Grand-Pont et le pont Chauderon. Ce secteur avait été comblé et aménagé dès 1873 en plateforme logistique dédiée au transport ferroviaire de marchandises. Sa vocation logistique s'est maintenue jusque dans les années 1950, à partir desquelles le Flon connaît une désaffectation progressive de ses fonctions, devenant une friche industrielle au cœur de la ville qui s'est entretemps étendue. Son potentiel de centralité est reconnu de tous, mais malgré nombre de projets urbains conçus pour en façonner le nouveau visage, les divers acteurs autour de la table ne parviennent pas à s'entendre sur l'avenir à lui donner.

Ce n'est qu'un demi-siècle plus tard, à l'aube des années 2000, qu'à la faveur de changements majeurs dans la politique de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération de Lausanne, une nouvelle fenêtre d'opportunité s'ouvre. Cette fois-ci, les autorités autant que le propriétaire de la parcelle sont bien décidés à aller de l'avant avec un projet de revitalisation, dit Flon-Vision, élaboré en étroite concertation avec les occupants de la friche industrielle, devenue au fil des ans un haut lieu de culture et d'animation urbaine. Ce projet, qui fait de la Plateforme du Flon une nouvelle centralité urbaine, à la hauteur du rapide essor de Lausanne en tant que ville-centre d'une agglomération en forte croissance, passe la rampe auprès du Conseil municipal¹⁰¹ et de la population. Les lausannois ont gagné un nouvel espace public attractif et une interface multimodale qui joue pleinement son rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération : le Flon devient ainsi un vrai *hub de vie* où les marcheurs ont le plein droit de cité.

¹⁰¹ En Suisse, l'Autorité communale se compose d'un exécutif et d'un législatif. A Lausanne, l'exécutif (Municipalité ou Conseil Municipal) est composé de 7 membres, soit un Syndic et 6 Municipaux élus pour 5 ans. Le législatif (Conseil communal) est composé de 100 membres (Conseillers communaux) élus pour 5 ans. Le Conseil communal se réunit régulièrement. Il délimite les compétences de la Municipalité et conserve de nombreuses compétences, notamment financières.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

UNE HISTOIRE ET UNE GEOGRAPHIE TOURMENTÉES

Comme la plupart des cours d'eau urbains, le Flon a connu de grandes mutations au fil des siècles, et notamment au cours des 150 dernières années. A l'instar de ce qui se passe dans d'autres villes suisses et européennes à cette même époque, le Flon sert d'abord de levier à l'essor de différentes vagues artisanales, puis industrielles, qui se sont succédées aux abords de son lit.



Figure 80 - David Buttet, «Lausanna Civitas Equestris», carte de la ville. Encre et gouache sur papier collé sur toile, 1638.

Source : Musée historique de Lausanne

Au XVIII^e siècle, le Flon approvisionne en énergie hydraulique « en aval de la place du Nord, plus de douze moulins, tanneries et scieries, alors qu'en amont l'eau pure de cette partie supérieure du Flon alimentait trois chocolateries, une brasserie et une fabrique d'eau minérale. Certains lieux – dits géographiques – comme la Chocolatière – témoignent d'ailleurs encore aujourd'hui de ces activités » (Quartier du Flon, 2009, p. 30).



Figure 81 -Nathaniel Everett Green, Lausanne vue du vallon du Flon en amont. Crayon, aquarelle et gouache sur papier, 1873-1890.
Source : Musée historique de Lausanne

Bien que relativement proche du centre du point de vue géographique, le vallon du Flon en aval du Grand-Pont reste, au début du XIX^e siècle, un lieu périphérique situé à l'écart des voies de communication (Quartier du Flon, 2009, p. 30). La différence de hauteur entre le vallon très encaissé du Flon et la ville haute est un facteur aggravant qui renforce cet isolement et explique la réticence à y construire de l'habitat. Pendant longtemps, en effet, Lausanne reste une ville de taille modeste, ramassée sur elle-même. Au milieu du XIX^e siècle elle ne compte que 20 000 habitants. Les possibilités d'extension sont contrariées par une topographie accidentée et des dénivelés conséquents.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

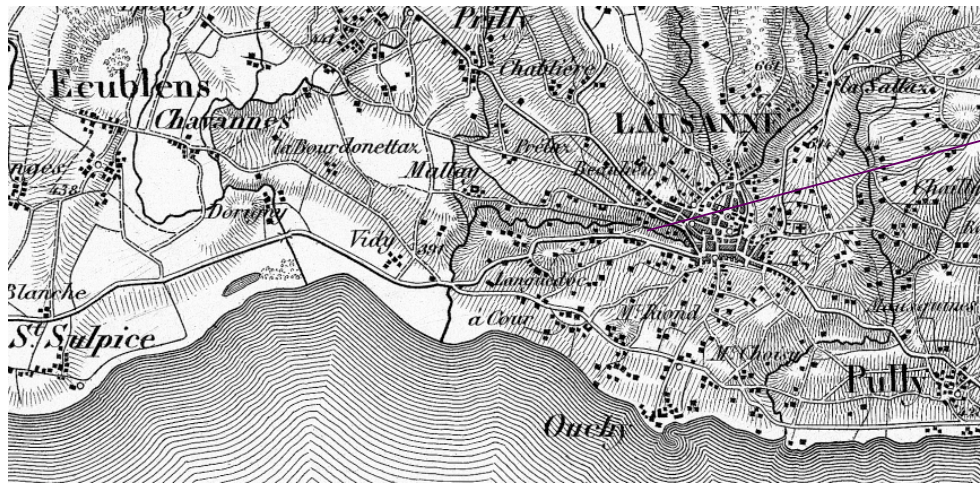


Figure 82 - Lausanne et la Vallée du Flon au XIXe siècle.
Extrait de la Carte Dufour de 1845, avant l'arrivée du chemin de fer.
© map.geo.admin.ch

Ce n'est qu'en 1844 que la construction du Grand-Pont permet le premier franchissement « à niveau » de la vallée du Flon, rendant enfin possible un transit aisé en provenance de Berne et du Valais (Quartier du Flon, 2009, p. 31). Malgré cela, le développement vers l'aval prend son temps, puisqu'il faudra patienter jusqu'en 1905 pour voir surgir de terre le pont Chauderon, dernier pont à être construit sur le Flon, dont la partie basse des piliers sera remblayée en même temps que le cours d'eau. Le pont Chauderon permet de relier la gare depuis la ville haute en évitant le dénivelé du vallon, qui reste quant à lui toujours à l'écart de cette ville qui finit par l'enjamber littéralement. Le vallon au fond duquel coule le Flon finit cependant par être remblayé au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. Après un premier début timide en 1836, le remblaiement est poursuivi avec plus de vigueur dès 1873 dans le secteur du Rôtillon pour se poursuivre par à coups vers l'aval au gré des projets d'urbanisation (Quartier du Flon, 2009, p. 31).

L'histoire du Flon, dont le nom désigne désormais le plateau horizontal ainsi créé, devient dès lors étroitement liée à sa nouvelle vocation de plateforme de transports. D'abord dédié au transport de marchandises jusque vers 1950, le Flon est alors désaffecté puis maintenu en friche pendant plus de 50 ans. L'ex-plateforme logistique garde ainsi tout au long du XXe siècle sa spécificité de tissu périphérique en plein centre-ville.

Après une longue période de tâtonnements, cette friche industrielle qui a longtemps hésité quant à son destin renoue à l'aube du XXe siècle avec le poids de l'histoire et reprend du service en tant que plateforme multimodale, mais cette fois-ci dédiée au transport de voyageurs. La plateforme du Flon assume désormais un rôle de centralité urbaine que son image de dernière frontière de l'agglomération lausannoise ne laissait aucunement présager. Il a fallu les années 2000 et le démarrage de l'opération de revitalisation Flon-Vision pour en faire un véritable morceau de ville.

Les nouvelles liaisons piétonnes créés lors de la refonte de la Plateforme du Flon permettent enfin de

franchir avec une relative aisance les importants dénivelés. Cela accorde enfin à ce nouvel espace public la centralité qui lui revient de plein droit de par sa localisation idéale en bordure du centre, restée jusqu'alors inexploitée.

Comme il arrive souvent en matière de développement urbain, le destin du vallon du Flon aurait pu être très différent, si certaines options envisagées en 1845, à l'époque où le Général Dufour¹⁰² faisait ses relevés dans la région lausannoise, s'étaient concrétisées. L'une d'entre elles prévoyait notamment d'y implanter la gare de Lausanne des Chemins de Fer Fédéraux (CFF), de manière à la placer directement aux pieds de la ville haute. Mais l'option d'Ouchy au bord du lac Léman était aussi prisee par certains, et avec le recul de l'histoire, nous pouvons légitimement nous poser la question de savoir pourquoi Lausanne fait exception à la règle, puisque la ligne entre Genève et le Simplon suit fidèlement le tracé en bordure du Léman, excepté ce détour pour joindre la capitale vaudoise. En effet, c'est le coteau de Mornex, à mi-pente entre Ouchy et la ville haute, qui finit par être retenu « en raison de la déclivité optimale pour le passage des trains » (Quartier du Flon, 2009, p. 32). C'est donc plus au sud, en contrebas de la ville haute, qu'est construite en 1856 la gare CFF de Lausanne, à quelques minutes à pied¹⁰³ à vol d'oiseau du Flon. Le transport de marchandises se révèle un problème épineux à régler, du fait des fortes pentes à vaincre. Il faut pourtant bien relier la ville à la nouvelle gare. En 1857, la Municipalité de Lausanne met au concours le projet de liaison entre la ville haute et Ouchy, via la gare CFF. A l'époque déjà, il a fallu dix ans et plusieurs projets avortés pour qu'en 1868 le projet de chemin de fer Lausanne-Ouchy voie le jour. Il s'agit à l'origine d'une sorte de funiculaire à câble, surnommé « la Ficelle », qui sera ensuite remplacé dans les années 1950 par la traction électrique pour pouvoir assurer également le transport de passagers¹⁰⁴. Une plateforme logistique qui serve d'interface de chargement et de déchargement des marchandises se révèle nécessaire pour desservir cette nouvelle liaison. Pour y répondre, en 1873, une convention entre la Municipalité de Lausanne et le « Comité d'initiative du Chemin de fer Lausanne-Ouchy » fixe ainsi l'utilisation des terrains de la future Plateforme du Flon.

Le terrain qui est alors dégagé du comblement de la vallée est plat, permettant l'aménagement progressif d'un faisceau de voies ferrées à usage industriel, desservies par des halles et des entrepôts. « Le mode d'occupation du terrain était déterminé par une double contrainte : celle liée à la nature du terrain, qui doit se tasser avant d'être bâti, et celle fixée par le réseau de voies ferrées à écartement standard qui

¹⁰² Le Général Guillaume-Henri Dufour fonde en 1832 le Bureau topographique fédéral avec comme mission d'élaborer l'Atlas des cartes nationales de la Suisse. Ce premier atlas topographique complet de la Suisse, appelé « Carte Dufour », se termine en décembre 1864. En son honneur, le plus haut sommet de Suisse, la Pointe Dufour, porte aujourd'hui son nom. C'est lui aussi qui propose à l'origine le fameux drapeau rouge à la croix blanche, adopté par la Confédération suisse en 1848. Ingénieur cantonal à Genève en charge de l'urbanisme, le Général Dufour marque la ville de son empreinte en réalisant de grands travaux, dont les nouveaux quais du Rhône, plusieurs ponts et passerelles, les anciens bastions et l'aménagement de l'île aux Barques, devenue île Rousseau. Nous pouvons encore relever qu'en 1852, il est l'un des fondateurs de la compagnie de chemin de fer Lyon-Genève et sera par la suite mandaté pour la planification de la construction de la ligne.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Guillaume-Henri_Dufour

¹⁰³ Ces quelques minutes sont plus rapides, il est vrai, en descente qu'en montée, ainsi que les Lausannois (autant que les pendulaires, dont nous étions) l'ont appris à leurs dépens, en devant gravir quotidiennement la pente raide de la rue du Petit-Chêne pendant les deux ans de travaux qui ont permis de transformer l'ancienne Ficelle en un métro M2 flambant neuf, inauguré en 2008.

¹⁰⁴ D'aspect accessoire à l'origine, le transport de passagers n'a cessé de prendre de l'ampleur au cours de la deuxième moitié du XXe siècle. Le démantèlement définitif de la Ficelle a lieu en 2006, pour laisser la place au nouveau métro automatique M2, qui offre le double de la capacité et prolonge le trajet sur 6 kms jusqu'aux limites nord de l'agglomération actuelle.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

quadrillent la plateforme. D'où un plan orthogonal, en rupture totale avec le tissu de la vieille ville. Cette utilisation du vallon du Flon a représenté l'une des principales opérations du développement de la ville entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle » (Quartier du Flon, 2009, p. 34).

La convention signée en 1873 restera en vigueur jusqu'en 1953 (Quartier du Flon, 2009, p. 32). L'ensemble du secteur du Flon sera donc géré par la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy, fondée dans ce but en 1874. Cette société, qui prendra plus tard le nom de Groupe LO lorsqu'elle cessera ses activités dans le domaine du transport au profit d'opérations uniquement immobilières, est l'unique propriétaire de la parcelle qui comprend l'ensemble du site et donc l'un des principaux acteurs avec lesquels il faut compter pour décider de son avenir.

En ce qui concerne la revitalisation de la Plateforme du Flon, deux acteurs principaux ont été impliqués : Le Groupe LO et la Municipalité. Ces deux acteurs ont lancé tour à tour plusieurs projets qui ont échoué par manque d'entente entre les partenaires. Le peuple lausannois a également rejeté en initiative populaire ou via la voie référendaire un certain nombre de ces projets sur lesquels les deux partenaires étaient parvenus à se mettre d'accord. Ce n'est qu'au prix d'une concertation forte, marquée par la volonté d'avancer qui a permis de faire des concessions de part et d'autre, que le Groupe LO et la Ville de Lausanne réussirent enfin à s'entendre pour concrétiser le projet de régénération Flon-Vision. Il faut dire qu'à la fin des années 1990 les deux acteurs se sentent sous pression face à l'imminence des profondes mutations qui se dessinent à Lausanne pour les années 2000-2010. C'est le cas notamment en ce qui concerne le réseau de transports, appelé à se densifier avec l'arrivée du Métro M2 et le renforcement d'un nombre important de lignes de bus en 2008, ainsi que l'ouverture prévue de la gare de Malley en 2011.

Mais revenons un peu en arrière pour comprendre comment d'une plateforme de marchandises prospère nous en sommes arrivés à une friche qu'il faut de toute urgence requalifier.

Avec l'arrivée à échéance en 1953 de la convention, la Ficelle, ancêtre de l'actuel métro M2, est affectée uniquement au transport de voyageurs. Le rôle original de la plateforme du Flon comme lieu d'entreposage des marchandises devient caduque et la plateforme est dès lors destinée à un profond remaniement. Il est évident pour tous les acteurs, au vu du contexte de l'époque qui voit une remise en cause du transport de marchandises par le rail, qu'il faut reconvertir la plateforme en autre chose. Oui, mais en quoi ? Telle est la question qui taraude les décideurs. C'est donc d'un commun accord que, dès 1950, la Municipalité de Lausanne et la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy souhaitent penser ensemble le futur de ce quartier. Elles confient à des architectes une étude urbanistique sur le secteur du Flon.

Cette étude, menée par le groupe « Amphion », relève en amont le rôle central des problèmes liés à la circulation. Une problématique qui restera d'ailleurs la principale préoccupation urbanistique pendant près de cinquante ans : tous les projets successifs se caractérisent par le fait qu'ils font, avec plus ou moins de bonheur, *tabula rasa* de l'existant et une place majeure aux déplacements motorisés. Cependant, tout en s'accordant sur le fait que le Flon constitue une opportunité unique pour offrir à la ville une

nouvelle centralité. Le plus souvent, ces projets font fi du passé de la plateforme de transports et ne tiennent pas compte du lien possible et nécessaire à développer avec la ville haute, pour se concentrer sur une offre de logements et de bureaux qui semble demeurée, eu égard aux réalités locales. Aucun de ces projets, des plus mégalomanes aux plus subtils, ne trouve alors la faveur conjointe des décideurs et de la population. Ce n'est qu'en 1998 que tous les acteurs réussissent à se mettre d'accord sur l'adoption du Plan partiel d'affectation définitif, que la population accepte, ce qui permet enfin le lancement du projet Flon-Vision (Quartier du Flon, 2009, p. 43). Nous pouvons ainsi faire le constat que malgré les propositions de nombreux planificateurs, « il a fallu près de cinquante ans pour aboutir à une solution en adéquation à la situation privilégiée de ce lieu » (Quartier du Flon, 2009, p. 41). Cette solution, comme nous allons le voir, provient d'une approche sensible qui n'ignore pas la qualité historique du lieu et préconise un traitement urbanistique qui use d'une relative douceur, en prenant résolument le parti de rester à échelle humaine. Ce traitement privilégie ainsi la marchabilité, libérant l'espace en surface de son occupation par des voitures. Celles-ci trouveront refuge dans le nouveau parking souterrain. Sur cet espace ainsi libéré se déploient de nouveaux espaces publics, d'une qualité propice à accueillir les activités festives, culturelles et commerciales qui animent ce nouveau haut lieu de la vie urbaine lausannoise.

« Nous nous sommes rendus à l'évidence que les Lausannois n'étaient pas prêts à accepter, dans le périmètre du centre ville, des projets audacieux, des grands gestes architecturaux bouleversant tout. L'expérience nous a démontré que si nous continuions à travailler contre l'histoire du lieu, nous n'avions que peu de chance de nous en sortir. Il fallait trouver autre chose. J'ai vécu à ce moment-là une grande leçon d'urbanisme à Lausanne ! Avec le propriétaire de la plateforme et son administrateur délégué en particulier, M. Paul Rambert, nous avons donc élaboré un plan respectant l'histoire du lieu, la trame du quartier et la typologie des bâtiments. Nous sommes tombés d'accord pour opérer une mutation en douceur permettant le renouvellement progressif du tissu social et économique présent sur la plateforme. N'oublions pas que, pendant ces longues années d'immobilisme et d'étude de projets, tous refusés les uns après les autres, le quartier a vu s'installer dans ses murs toute une population alternative qui a largement contribué à faire vivre ce lieu et à lui forger une identité. C'est ainsi que nous avons réussi à faire passer le PPA : il fallait, tout simplement, travailler avec l'histoire du Flon ! »

Pascal Chatelain, Chef du Service d'Urbanisme, Direction des Travaux de la Ville de Lausanne (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Tenir compte de la dimension historique du Flon, comme le souligne Pascal Chatelain, Chef à l'époque du Service d'Urbanisme de la Ville de Lausanne, joue un rôle crucial dans l'acceptabilité du projet Flon-Vision. Nous verrons que cela est vrai surtout en termes de morphologie générale et de trame, et non tant en termes d'architecture au sens strict. Si quelques bâtiments jugés d'importance historique et esthétique ont été conservés et restaurés, un grand nombre d'entrepôts à la qualité architecturale médiocre ont été démolis, pour laisser place à des conceptions architecturales plus en phase avec la modernité voulue par

les nouvelles fonctions de loisirs du lieu.

« Tout le monde était conscient que ce quartier devait changer de visage. Il fallait cependant oublier les projets audacieux et faire des concessions de part et d'autre. Nous nous sommes donc lancés dans l'étude d'un projet architectural respectant et maintenant la trame historique de l'époque, qui a fait l'unanimité. Du coup, nous pouvions aller de l'avant ! Le groupe LO a pu conserver la maîtrise générale de l'aménagement du quartier, tandis que nous nous sommes chargés en tant qu'Autorités, de lui donner une trame, de dicter les lignes directrices, de définir quels bâtiments devaient être conservés. Nous avons défini le gabarit du quartier et le Groupe LO l'a rempli. »

André Baillot, Adjoint au Chef de service, Direction des Travaux de la Ville de Lausanne (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Mais avant de décrire dans le détail la mutation opérée dans les années 2000 par la mise en œuvre de la Flon-Vision, il nous faut éclairer les années 1980 et 1990, qui ont vu éclore au Flon un mouvement de culture alternative qui va jouer un rôle important dans la définition de sa nouvelle identité, plus orientée vers les loisirs et la culture que vers l'habitat ou les activités tertiaires. Cette scène alternative donne aussi naissance au mouvement citoyen « Les Gens du Flon », qui constitue une voix civile avec laquelle il va falloir composer. Ce contexte habité introduit *de facto*, au-delà du cadre imposé par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979, la nécessité d'une démarche participative aussi avec ces acteurs de proximité, nécessité, rappelons-le, qui n'était pas là au départ, dans les années 1950, lorsque le Flon n'était qu'une simple gare de marchandises et ne devait répondre aux attentes d'aucun acteur en particulier, à l'exception des propriétaires de la parcelle.

Le temps long qui s'est écoulé entre la cessation d'activité première et la conception du nouveau projet de ville a fait de la Plateforme un objet hybride propice à cette appropriation par de nouveaux acteurs. En offrant une fenêtre d'opportunité à la sédimentation de ces nouveaux usages, c'est finalement ce temps long qui a infléchi le destin de la Plateforme, celle-ci ne pouvant, par le fait même de cette sédimentation, devenir autre chose, *in fine*, qu'un haut lieu de culture et de loisirs. Cela a beaucoup contribué, selon notre analyse, à l'échec systématique des projets proposés, surtout dans la période tardive (1980-1998). En effet, ceux-ci ne tiennent pas compte de cette vocation du lieu qui se dessine en filigrane et cherchent, au contraire, à lui imposer d'autres fonctions (habitat, centre d'affaires, etc.).

Cette culture alternative, que nous allons décrire plus en détail dans la prochaine section, a contribué de manière décisive à conférer au nouveau quartier du Flon un rôle d'espace public et de rencontre très fort (Bassand, 2001). C'est pour assumer pleinement cette nouvelle vocation d'espace public que les concepteurs du nouveau quartier ont modelé le traitement urbanistique de façon à privilégier la marchabilité.

DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A LA CULTURE ALTERNATIVE, LES ETAPES D'UN CHANGEMENT DE VOCATION

D'interface de transport jusqu'aux années 1950, le Flon devient progressivement, par le jeu des désaffectations et des non-affectations qui s'installe pendant la période transitoire qui va durer jusqu'à dans les années 1990, un lieu de culture alternative et le fleuron de la vie nocturne lausannoise. Nous verrons que cela ne va pas sans de profondes incidences, non seulement sur les usages, mais, aussi et surtout, sur la conscience réflexive de ses usages. Cette prise de conscience s'éveille alors à la faveur de l'émergence de groupuscules d'acteurs qui partagent une même vision et un même intérêt pour la sauvegarde de leurs activités, aussi disparates puissent-elles être. Une identité commune peut dès lors éclore : c'est la naissance des « Gens du Flon ».

La genèse de ce mouvement de culture alternative qui s'est sédimenté au Flon au cours des années 1980 et 1990 est à rechercher, comme souvent dans le cas de ces terrains qui connaissent des fortunes mitigées en plein centre-ville, du côté d'un certain déséquilibre du marché foncier qui empêchait les rentes de situation habituelles. La vocation première du Flon comme gare de marchandises étant devenue obsolète et les projets successifs essuyant refus sur refus, aucune autre vocation ne semblait en mesure de pouvoir prendre le relais rapidement. Ainsi les conditions de friche industrielle se sont créées, propices à un marché locatif temporaire des bâtiments libérés de leurs fonctions passées. A ce stade transitoire, le Groupe LO ne souhaite pas investir dans le maintien de bâtiments dont la disparition à moyen terme semble certaine. Le manque à gagner induit par un prolongement de l'incertitude quant au futur de ces bâtiments invite l'établissement de loyers attractifs « en attendant », qui à leur tour attirent « d'abord des petits artisans et puis, de plus en plus, des artistes de la culture dite alternative. Bientôt s'y développent des activités nocturnes ; les premiers magasins s'y installent, puis un restaurant, mais aussi des galeries d'art et des bureaux. (...) Dans l'idée « du provisoire qui dure », la cohabitation de tout ce petit monde a petit à petit donné vie à une espèce d'« âme » du Flon. « Les gens du Flon » s'y étaient installés et avaient créé non seulement un nouveau quartier, mais un vrai village en plein centre d'une ville » (Quartier du Flon, 2009, p. 64).

Tout issu de la culture alternative que le Flon ait pu être, il est désormais reconnu et accepté comme haut lieu culturel bien établi. Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, décrit son rayonnement affirmé qui attire les citadins de bien d'autres villes que Lausanne, y compris au-delà des frontières du pays : « Dans les années nonante, le Flon commençait déjà à jouir d'une certaine réputation, parce qu'il avait une vie nocturne reconnue aussi bien dans notre pays qu'à l'étranger. En 1991, nous avons fait un sondage auprès de mille cinq cents touristes qui faisaient étape à Lausanne pour connaître l'impact économique du tourisme sur la capitale vaudoise et les pôles d'attraction de notre ville. Les résultats ont mis en évidence le lac et la topographie des lieux comme attraction phare, mais un déficit d'offre en ce qui concernait la vie nocturne, excepté au Flon » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Lorsque le projet de réaménagement du Flon est enfin prêt, en 1998, le Flon se présente alors comme une concentration essentiellement de vie nocturne et accessoirement, de jour, de quelques activités artisanales et artistiques : un quartier alternatif, certes, mais connu, comme nous l'avons vu, au-delà des frontières lausannoises, s'adressant en priorité à un public jeune, axé sur les loisirs et la culture. Malgré ces connotations positives, le Flon est perçu avec une certaine ambivalence. Il reste un « ovni » dans le paysage urbain, au sens premier d'étrangeté qu'un tel objet peut susciter. Car pour la grande majorité des Lausannois, le secteur reste à cette époque une tâche blanche sur la carte de leur ville. « Le commun des mortels ne s'y rendait guère, car il rôdait alors sur ce quartier une réputation de coin délabré et peu sûr – surtout de nuit. Et, de surcroît, la drogue et la prostitution y avaient fait leur apparition. Mais le Flon avait une âme, que ses habitants, les pionniers, peu disposés à voir disparaître cet acquis en échange d'un projet « classique » de centre ville, cultivaient jalousement ». Deux organismes se constituent alors, l'Association des Intérêts de la Vallée du Flon (AIVF) et l'Association pour un Aménagement Harmonieux du Flon (APAHF), qui militent activement pour que le changement se fasse progressivement et de manière raisonnée (Quartier du Flon, 2009, p. 65).

Dix ans plus tard, que reste-t-il de la culture alternative au Flon aujourd'hui ? Si des hauts lieux comme le MAD ou l'Atelier Volant restent toujours des références majeures de la vie nocturne lausannoise et continuent d'exercer leur fort pouvoir de rayonnement dans toute la Suisse Romande et au-delà, force est de constater qu'une certaine ambiance alternative s'est perdue avec la réhabilitation du quartier, conséquence des multiples déménagements de ceux qui ne peuvent plus assumer les hausses de loyers. Artisans et artistes indépendants quittent les lieux et cèdent leur place à des enseignes de sport chic et à des boutiques spécialisées, tandis que la refonte complète des bistrotts, pour la plupart reconvertis en cafés et en restaurants lounge, signifie la mort d'une âme de quartier telle qu'elle nous était perceptible, à nous comme à tant d'autres, qui avons eu la chance de fréquenter le quartier à l'apogée de sa culture alternative. Nous pouvons illustrer cette perception du Flon comme haut de la culture alternative à l'aide d'un souvenir personnel qui date de son apogée à la fin des années 1980. Nous gardons en effet quelques réminiscences de ce quartier particulier, à la fois attirant et légèrement inquiétant, même pour les adolescents pourtant adeptes de cette culture alternative que nous étions alors. Nous nous souvenons d'une incursion particulière dans le quartier faite en compagnie d'une amie, particulière car elle a eu lieu de jour. Si nous avions l'habitude de nous rendre au Flon la nuit, pour nous rendre au MAD et à l'Atelier Volant, ses hauts lieux de la vie nocturne, il était assez rare pour nous alors de nous y rendre la journée, d'autant que nous venions de Genève et n'étions pas très familiarisées ni avec la ville ni avec le quartier. C'était en été 1989, et nous nous étions procurées à grand-peine les billets pour assister à un concert du groupe *The Cure* à la patinoire de Malley, située en bordure ouest de la ville de Lausanne. Cet événement majeur que nous avions tant attendu pendant l'année scolaire était enfin, en ce début de vacances, imminent. Il nous fallait des chaussures Doc Martens¹⁰⁵ neuves pour pouvoir dignement y assister, et c'est

¹⁰⁵ Conçues dans les années 1960 par le duo composé de la famille Criggs, spécialistes de la chaussure, et le Dr. Klaus Martens, originaire de Munich, à qui l'on doit la semelle aux propriétés si étonnantes qui équipe toutes les chaussures de la marque, ces

le motif qui nous avait entraînées dans cette expédition, car s'en fut une. Au Flon il y avait, déjà à cette époque, un magasin aussi pointu qu'underground, « Les Pompes funèbres », très fréquenté par tout le mouvement *new wave* dont nous faisons partie, car il avait la particularité d'être l'un des seuls importateurs en Suisse Romande de ces chaussures originaires du Royaume-Uni. Nous avons arpenté la rue Centrale, qui devenait de plus en plus « glauque », d'après l'échange que nous entretenions avec l'amie qui nous accompagnait, au fur et à mesure que nous descendions vers l'ouest. Après avoir passé moult devantures délabrées rajoutant à l'ambiance de polar que nous nous empressions de noircir par une surenchère de rumeurs sur la prostitution qui sévissait la nuit dans les entrêpôts quelques rues plus loin, nous tombons enfin sur ce que nous cherchons. La vitrine du magasin arbore des Doc Martens de toutes les tailles et toutes les couleurs. Nous en prenons bien entendu des noires, comme il se doit pour des adeptes de la culture *New Wave*, et repartons heureuses de notre achat et fières de notre incursion, du haut de nos dix-sept ans, dans cet antre de la vie nocturne lausannoise. Ce souvenir nous rappelle l'ambiance alternative qui régnait dans le quartier à cette époque : des bâtiments délabrés et tagués, un air de « bout du monde » où se déroulent des activités en marge de la société, mais aussi une vie bouillonnante dont témoignent les vitrines animées par des créateurs, les nombreux ateliers d'artistes et les soirées organisées par le MAD et l'Atelier Volant.

Revenons au présent : le Flon des années 1980 n'est plus, mais son esprit subsiste-t-il en partie ? Dans l'affirmative, sous quelles formes a-t-il pu se maintenir ? Signalons au passage que le magasin Pompes funèbres a toujours pignon sur rue au Flon et vend toujours des Doc Martens. Il partage ses locaux avec le magasin Pump it up, qui vend aussi des chaussures de marques sportives adressées à la culture streetwear. Mais c'est l'exception qui confirme la règle. La majorité des locataires ont déménagé, donnant lieu à un mouvement de déplacement de ces activités alternatives vers l'ouest. Ce glissement territorial de la friche vers de nouveaux confins de ville accompagne parfois les opérations de revitalisation urbaine, pour autant que les espaces adjacents se prêtent à ces nouvelles appropriations. C'est le cas de Lausanne, où les terrains situés à Sévelin peuvent accueillir les ateliers des artistes et des artisans qui souhaitent quitter le Flon lors du démarrage des grands chantiers au début des années 2000. Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, en fait un constat positif : « Une partie de la culture alternative caractérisant le Flon des années 1980 et cela jusqu'au démarrage des grands chantiers dans les années 2000, s'est déplacée plus à l'ouest, à Sévelin, ce qui est aussi un atout pour les gens qui transitent par la plateforme, ainsi que pour les visiteurs sensibles à ce type de culture et d'événements » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

chaussures ont accédé au statut de véritable icône de la contre-culture qui régnait dans les années 1970 et 1980. Si elles étaient à l'origine un produit destiné aux classes ouvrières et professionnelles (pompiers, postiers, etc.), les chaussures à la semelle d'air et à la coque renforcée se sont vite diffusées au sein des cultures underground alors en plein essor dans le East End londonien, tout d'abord auprès des skinheads, qui à cette époque n'étaient pas encore infiltrés par des mouvements d'extrême-droite, puis auprès d'autres « tribus » qui se sont rapidement succédées pendant ces années-là : punks, ska, Goths, hardcore, grunge, etc. Après 50 ans d'existence, ces chaussures sont devenues mainstream et sont portées actuellement par des enfants et des mères de famille. Leur look s'est assagi, décliné en une myriade de modèles pour tous les goûts et toutes les occasions. Mais la marque a su rester fidèle à ses valeurs de pérennité indémodables : la mythique 1461 3 Eye Shoe que j'avais achetée en 1989 peut être commandée encore aujourd'hui sur internet. Pour en savoir plus, visiter le site <http://www.drmartens.com>.

LES ANNEES 2000 : LA RENAISSANCE DU FLON

« La construction du parking souterrain et de l'interface des transports publics, le développement de la plateforme, avec ses commerces, cinémas, galeries, écoles, restaurants, bars, cafés (...) ont quant à eux considérablement enrichi l'activité diurne. »

Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Les décennies d'indécision et les échecs répétés des projets urbains qui se sont succédés ont introduit un profond scepticisme quant à un futur Flon. Néanmoins, le contexte de la fin des années 1990 a su prêter un nouveau souffle aux décideurs, pour deux raisons :

- la première, qui motivait surtout le Groupe LO, propriétaire de la parcelle, était la dégradation avancée des bâtiments due au manque d'entretien et le manque à gagner qui en résultait, alors même qu'ils se situent au centre-ville et sont aux premières loges pour bénéficier des énormes mutations qui se préparent pour Lausanne en termes de mobilité et d'accessibilité, avec notamment une politique de renforcement des axes forts en transports publics ;
- la deuxième, qui motivait surtout les Autorités, était celle de ne pas laisser à l'abandon ce site stratégique qui avait tout le potentiel de devenir la nouvelle plateforme d'échanges pour l'agglomération, eu égard à ces grands projets d'axes forts de transports publics que la Ville et le Canton s'apprêtaient à mener. En effet, la prolongation du LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) jusqu'à la gare du Flon était imminente et le projet du M2 (reliant Ouchy à Epalinges) allait bientôt passer en votation populaire.

Dans ce contexte porteur, la future place de l'Europe devient *de facto* le cœur de la ville et même, par le biais des accessibilités assurées par sa nouvelle interface multimodale, de toute l'agglomération. Ses simulations en 3D commencent à séduire la population, avec ses piétons qui la traversent en tous sens pour tirer parti des nouvelles accessibilités offertes par cette centralité qui perce alors dans les imaginaires. Il semble donc logique de ne pas laisser le Flon en dehors de cette dynamique de changement.

C'est ainsi qu'Olivier Français, en sa qualité de Conseiller municipal en charge de la Direction des Travaux de la Ville de Lausanne, est invité en 1998 à participer aux réflexions sur la mutation du quartier, entamées une fois que les négociations dessinant les contours du Plan partiel d'affectation (PPA) avaient abouti. Il évoque les nombreuses convergences entre ce qui se préparait alors pour le Flon au moyen de la Flon-Vision et la politique de transports de la Ville : « Toutes ces étapes de l'évolution urbaine du quartier (...) étaient complémentaires à la politique menée à ce sujet par la Ville de Lausanne, que ce soit au niveau des transports publics, de la circulation, des modifications structurelles favorisant les liaisons et l'accessibilité entre les différents quartiers du centre ville et d'une densification des activités au cœur de

la cité, avec le Flon, la Place de l'Europe, le quartier de Bel-Air et Métropole 2000, Saint-François, la rue Centrale, le pont Bessières, la Riponne » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Mais en dépit de ces conditions externes favorables, la Plateforme du Flon est encore lestée de lourds handicaps. Le régime de « sous-sous-sous-locations » qui s'y était installé rendait les négociations avec les locataires difficiles et l'insécurité qui régnait à cette époque dans le secteur ne prédisposait pas à la promenade. Est-ce que le changement voulu par les décideurs aurait la force de renverser cette image négative du Flon ? Le doute était permis. Un autre obstacle, et de taille, était l'absence de bases légales pour cadrer ce nouveau développement, étant donné que la Plateforme reste toujours classée en zone industrielle (Quartier du Flon, 2009, p. 66).

Il fallait donc se mettre au travail. Ce que les différents acteurs ont fait, conscients qu'ils étaient que se mettre d'accord rapidement était désormais la seule voie possible permettant de donner au Flon un statut compatible avec le rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération qu'il était appelé à jouer.

Lorsque le jeu d'acteurs redistribue ses cartes pour faire avancer le projet

« Le succès de ce quartier est avant tout fondé sur une histoire d'hommes. La venue de Paul Rambert au sein du Groupe LO était profondément liée à cette idée d'avancer, de trouver une solution pour le Flon, c'est-à-dire d'en faire un quartier ouvert, commerçant, à vocation urbaine, intégré au reste de Lausanne, accessible aussi bien par les piétons que par les transports en commun et les voitures. »

Jean-Jacques Schilt, Municipal et Syndic de Lausanne entre 1986 et 2006
(Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Il nous faut souligner ici surtout l'importance du jeu d'acteurs, et en particulier des deux décideurs alors appelés au front – Silvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, et Paul Rambert, administrateur délégué du Groupe LO – pour mieux comprendre comment un site où jusqu'alors tous les projets s'étaient toujours enlisés peut « tout à coup » émerger comme porteur d'un projet viable. Ce « tout à coup », bien entendu, ne surgissant pas *ex nihilo*, mais plutôt du cumul des expériences et des erreurs passées autant que des pressions d'un contexte général lausannois qui semble enfin prêt, en ces fins de millénaire, à accepter le changement imposé par son importante croissance démographique et économique.

Sylvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, explique comment le succès de la démarche est tributaire en grande partie du regard neuf apporté par deux décideurs fraîchement nommés : « Quand le projet Ponts-Ville a échoué, je siégeais au Conseil communal... La bataille entre le propriétaire du Flon et Lausanne était rude ! Lorsque je suis arrivée à la

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Municipalité de Lausanne, en 1998, j'ai eu la chance de travailler tout de suite avec M. Paul Rambert, nouvel administrateur délégué du Groupe LO, société propriétaire de la plateforme, ce qui fait que les débats ont toujours été constructifs. Nous étions tous les deux « nouveaux » sur ce dossier. Nos discussions et projets n'étaient donc pas entravés ni alourdis par de vieilles histoires et autres contentieux ou rancœurs » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Bien des projets avaient par le passé échoué parce que l'un ou l'autre des partenaires principaux s'y opposait. Cette fois-ci, tant la Ville de Lausanne que le Groupe LO étaient conscients qu'il leur fallait travailler de concert et d'emblée s'entendre sur une vision, avant même de passer au projet. Sylvia Zamora exprime clairement comment, sur ce point, elle était ouverte à faire des concessions : « ma position par rapport à la Ville de Lausanne était également très claire, car j'avais dans l'idée que même si nous propositions les plus beaux plans du monde, ces derniers étaient parfaitement inutiles si le propriétaire du Flon n'y adhérerait pas. Il fallait donc aller de l'avant ! » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). La nécessité de commencer par fédérer les acteurs autour de cette vision commune s'est alors imposée, pavant le chemin pour l'émergence de la Flon-Vision.

Cadré de près par les exigences de ces négociations, le programme a donc été décliné en trois volets :

- Le premier volet, la **Flon-Vision**, consiste à « imaginer ce que pourrait être le Flon à l'aube du III^e millénaire et définir la stratégie de développement pour y parvenir ». Elle pose les bases pour définir le Plan partiel d'affectation ;
- Le deuxième volet, le **Plan partiel d'affectation**, a pour objectif d'« encourager la mise en place d'un cadre juridique et administratif » permettant la réalisation de Flon-Vision ;
- Le troisième volet, la **communication**, cherche à « identifier les groupes d'interlocuteurs intéressés ou touchés par le projet, voire des acteurs potentiellement impliqués dans le processus et les convaincre ».

Nous analyserons ci-après les deux premiers volets plus en détail. En revanche, nous ne développerons pas ici le troisième volet, portant sur la communication, qui sort du cadre direct de notre analyse. Il nous semble au demeurant important de mentionner le fait que susciter l'adhésion d'un public-cible hétéroclite semble une tâche aussi dantesque qu'indispensable, tant les intérêts divergent en fonction des perspectives auxquelles se placent les différents acteurs. Ceux-ci comprennent les « Gens du Flon », les locataires et clients animant les lieux, les citoyens lausannois pour qui ce pan de leur ville devient stratégique ; les Autorités et services concernés, le propriétaire de la parcelle ; les clients potentiels appelés à venir s'installer dans les nouvelles surfaces, et enfin les médias, qui contribuent par leurs articles et les débats qu'ils lancent à façonner l'image du nouveau quartier (Quartier du Flon, 2009, p. 67).

La Flon-Vision : un projet d'avenir

La stratégie de développement de la plateforme a su tirer parti de la vie culturelle embryonnaire que nous avons décrite plus haut en prenant le parti de la mixité fonctionnelle. Loin de devenir un quartier d'habitat

de plus – et cela à l’encontre de bien des défenseurs d’une augmentation de l’offre d’habitat pour répondre à la forte croissance de l’agglomération et à son manque chronique de logement – le Flon ne devait pas rater l’occasion unique de devenir une nouvelle centralité pour Lausanne, que son positionnement stratégique au sein de la ville lui offrait. Et pas n’importe quelle centralité, puisque sa nouvelle vocation de commerces et loisirs s’ajoutait à sa mission première, déjà bien en place, de pôle d’animation nocturne et de centre de la vie culturelle lausannoise. L’idée maîtresse de la Flon-Vision consiste dès lors à tenir compte de ces multiples facettes pour en faire « un quartier «pas comme les autres», vivant 24h sur 24, où serait concentré un grand nombre d’activités de jour comme de nuit, distribuées sur trois aires majeures :

- à l’est, directement liées au centre, des **activités « de passage »** ;
- à l’ouest, **des activités « à destination »**, incitant les clients à traverser les 300 mètres qui les séparent de la place de l’Europe, qui avec son rôle d’interface multimodale devient la nouvelle porte d’entrée de la Plateforme pour toute l’agglomération ;
- au centre, des **activités « de séjour »**, avec une Esplanade qui assume pleinement son rôle d’espace public (Bassand, 2001 ; Toussaint et Zimmermann, 2001), devenant tout à la fois lieu de rencontre, de culture, de loisirs, de formation, animé par des événements temporaires de qualité¹⁰⁶.

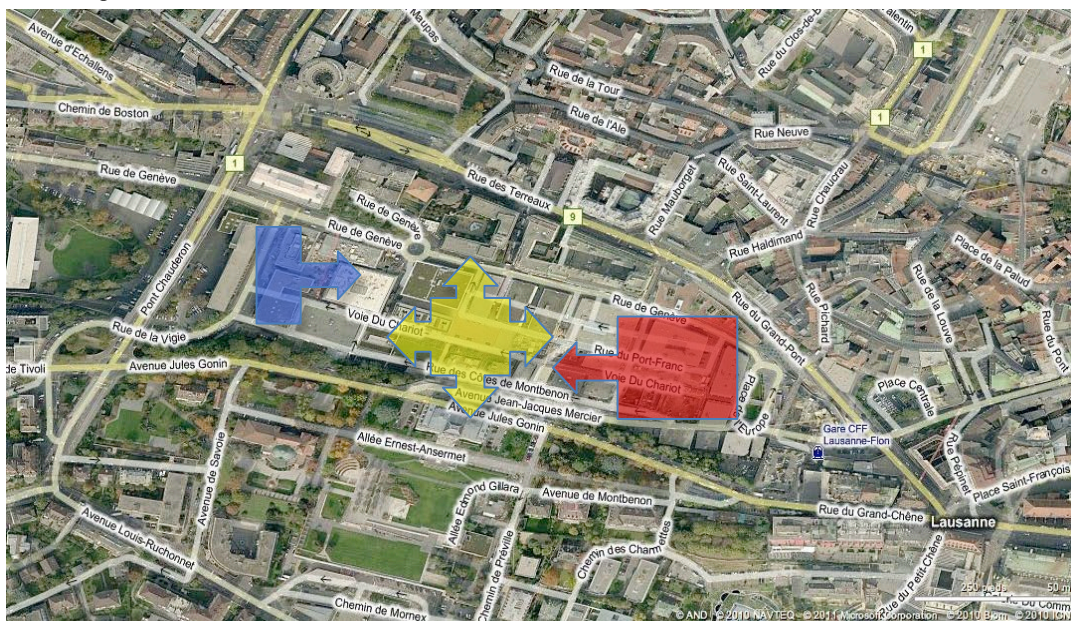


Figure 83 - Le Flon, plan de secteur montrant les trois pôles.
Schéma des zones centripètes (en rouge pour le transit et en jaune pour le séjour) et centrifuges (stratégie d'évitement en bleu) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps

¹⁰⁶ L'on envisage alors un cirque, une patinoire, des concerts. Ces événements éphémères prendront effectivement place au fil des années qui ont suivi la fin des travaux. L'espace est donc prévu avec générosité et souplesse, notamment quant à l'implantation du mobilier urbain, pour pouvoir accueillir ces activités temporaires.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Ces trois pôlarités ont leur raison d'être, car le Flon, malgré son apparence très homogène et sa structure orthogonale dues à sa fonctionnalité d'origine liée au transport de marchandises, n'est pas relié au centre de Lausanne de manière égale. Certes, le secteur Est de la parcelle fait pratiquement partie du centre-ville auquel il est juxtaposé. Le secteur Ouest, en revanche, s'en trouve éloigné de plus de 300 mètres. Ce n'est pas tant la distance physique que la distance mentale qu'il faut franchir. Aujourd'hui encore, alors que la poussière des travaux est retombée et que les usages commencent à se stabiliser, nous avons pu observer à maintes reprises la dilution du nombre de passants au fur et à mesure qu'ils traversent les différentes zones : les flux sont très concentrés entre la place de l'Europe à l'Est, les bâtiments Les Mercier (qui abritent le centre commercial et le supermarché Migros) et l'Esplanade au centre. En revanche, ils se rétrécissent considérablement au-delà. Dans le secteur Ouest nous n'observons ainsi que des flux très faibles, à l'exception des heures d'arrivée et de départ des bureaux.

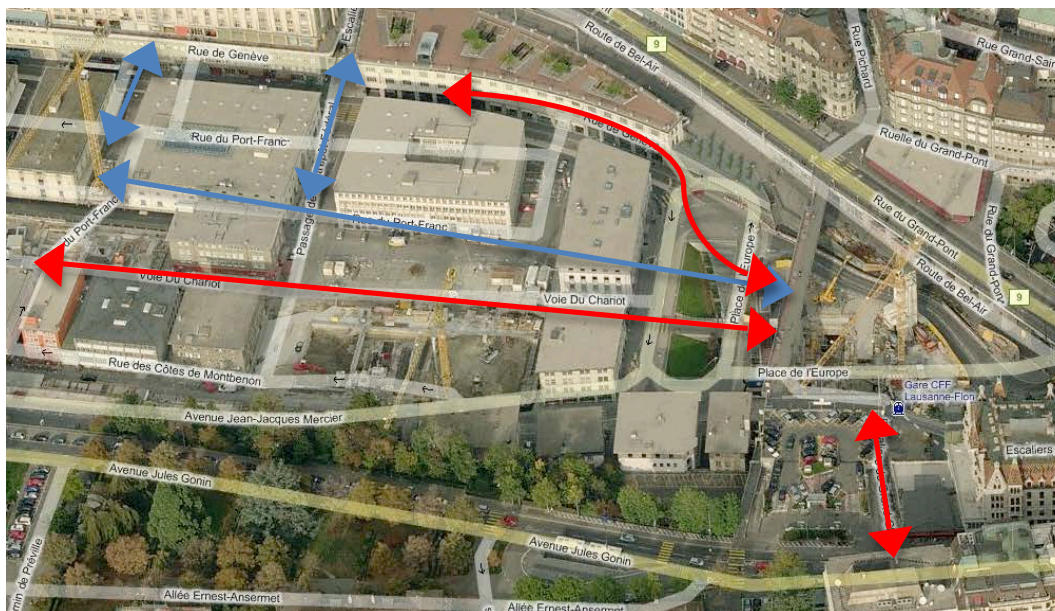


Figure 84 – Secteur Est : Les axes empruntés par les flux piétons depuis la Place de l'Europe. Schéma représentant le flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps

La Cité administrative, située dans le secteur Ouest, reste un lieu à part, où ne se rendent que les personnes qui ont des activités à y accomplir. Le magnifique Arbre artificiel qui orne son espace public et qui s'illumine de tous ses feux la nuit ne suffit pas pour attirer des usagers vers cet espace. A midi, nous avons pu observer quelques activités résiduelles (lecture, conversations sur le téléphone portable, pique-nique, etc.) mais celles-ci restaient toujours peu nombreuses.

La faute revient sans doute au fait que le Flon pâtit encore, à son extrémité ouest, d'un effet cul-de-sac dû à la présence de la caserne des pompiers (que nous avons situé sur la carte avec un bloc hachuré rouge). Cette dernière représente une vraie limite, puisqu'il s'agit d'une **coupure surfacique** importante, dont les façades forment un bloc totalement étanche qui nuit à la continuité (Hillman, 2001) et à la perméabilité

piétonnes. Il accentue l'effet de tunnel de cette dernière section de la Voie du Chariot. Une bien triste fin pour une Promenade piétonne qui démarre pourtant sous de très bons auspices, au vu de l'animation constante qui règne sur la Place de l'Europe à toute heure du jour et de la nuit. La radicalité de ce changement de ressenti entre le début et la fin de la Voie du Chariot – pourtant à peine distants de 300 mètres, une longueur tout à fait marchable –, n'a cessé de nous rappeler, tout au long des incursions répétées sur ce terrain, combien les ambiances, et surtout la présence d'autres piétons, sont des facteurs essentiels pour assurer la marchabilité des espaces (Amphoux et al., 2004 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

La faute revient aussi et surtout aux discontinuités linéaires, à un traitement paysager totalement inexistant de la rue de la Vigie, dont le contraste est saisissant avec celui, si soigné, de la Voie du Chariot, et enfin à la difficulté de rendre lisibles la prochaine station de métro, ainsi que les ascenseurs sous le pont Chauderon qui offrent une échappatoire verticale vers la ville haute. Le pont Chauderon est bien visible depuis tout le site du Flon, mais c'est surtout le dénivelé qui fait peur : ne pas savoir comment s'y rendre à pied depuis le site du Flon en contrebas nuit énormément à la fonction de transit que la Plateforme aurait pu assumer entre le Grand-Pont en amont et le pont Chauderon en aval.

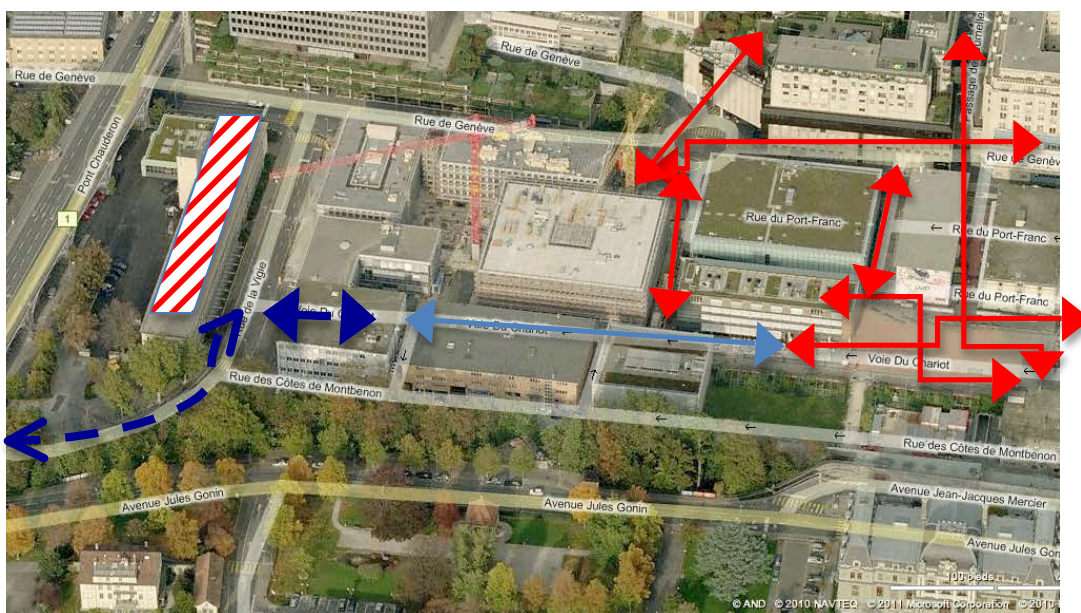
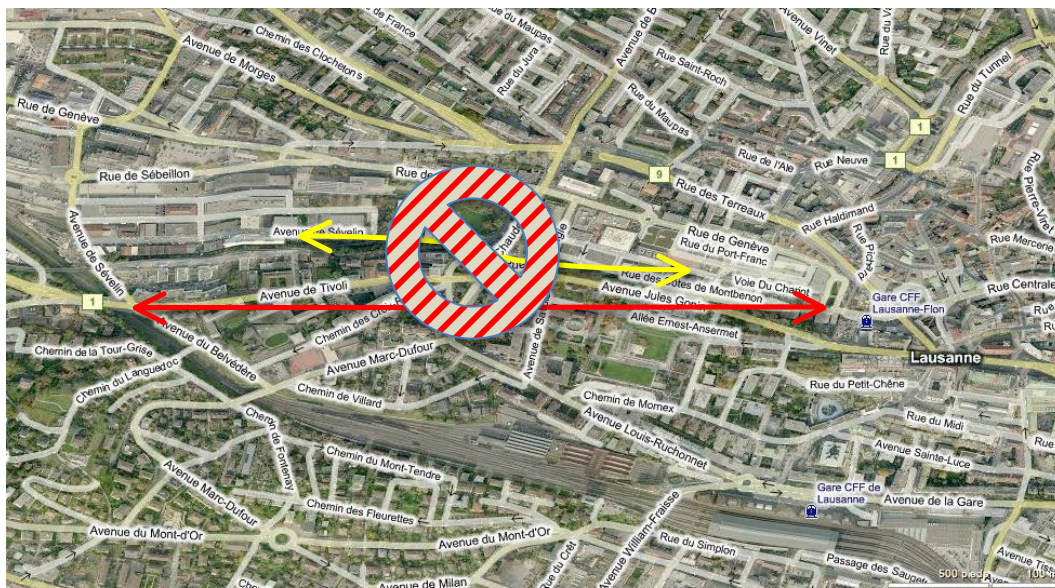


Figure 85 – Secteurs Centre et Ouest : les axes empruntés par les flux piétons depuis l'Esplanade. Schéma représentant les flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) face aux coupures surfaciques (en traitillés rouges) et aux discontinuités linéaires (en traitillés bleus) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps

Le choix urbanistique de distinguer clairement ces trois pôles – « de passage » à l'est, « de séjour et de rencontre » au centre et « à destination » à l'ouest –, comme trois quartiers dans un seul quartier, et de les relier par une **promenade urbaine** soigneusement aménagée qui invite à la flânerie, semble donc fonctionner relativement bien en termes de répartition des flux, du moins jusqu'à l'Esplanade. Au-delà, nous pouvons nous interroger quant à savoir si l'étendue de la zone administrative et d'affaires, dont le

Terrains, acteurs et politiques

Sylvia Zamora semble d'ailleurs consciente de ces écueils lorsqu'elle énumère les défis qu'il reste encore à résoudre : « Le Flon, en effet, a toute sa place à Lausanne, particulièrement depuis qu'il sert d'interface entre les transports publics – bus, M1, M2, LEB –, les piétons et les voitures. Maintenant que les grands chantiers sont terminés (ils se sont déroulés entre 1999 et 2008), il faut que le public se l'approprie pour qu'il fasse partie intégrante de la vie lausannoise. Le grand défi à venir sera désormais de réfléchir à la meilleure manière de tisser durablement des liens sociaux, économiques, culturels, urbains avec l'Ouest lausannois, de créer une circulation entre la plateforme du Flon et Sévelin, car n'oublions pas que la vallée du Flon ne s'arrête pas à la caserne des pompiers ! » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). Nous pouvons d'ailleurs nous interroger quant au bien-fondé de maintenir cette caserne à cet endroit, alors qu'elle empêche manifestement le renforcement des liaisons piétonnières vers Sévelin et l'Ouest lausannois. Ne faudrait-il pas plutôt programmer sa disparition à moyen terme ?



**Figure 86 - Liens encore à créer entre le Flon et Sévelin pour renforcer la marchabilité de tout le secteur. Schéma représentant les besoins en perméabilité (en rouge pour le transit lié aux axes forts de transports publics, en jaune pour le séjour lié aux loisirs et à la culture) face aux coupures surfaciques (en traitillés rouges) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps**

Du point de vue des circulations piétonnes, les désirs de mixité ne semblent pas tout à fait exaucés, du fait d'un zonage des fonctions encore perceptible entre l'est et l'ouest qui accentue un peu trop fortement le clivage entre usages diurnes et nocturnes.

Du point de vue de la gestion foncière en revanche, le mix peut être considéré comme réussi : des prix de location différenciés en fonction de la qualité et des localisations des surfaces contribuent à la diversité des locataires et par conséquent à la différenciation des offres qu'ils proposent. Nous sommes ici loin d'une centralité où seules auraient pignon sur rue des grandes enseignes et des banques. Elles sont présentes, bien entendu, mais ne sont de loin pas les seules à occuper les lieux.

Un pourcentage non négligeable des anciens locataires, « Les Gens du Flon », a pu ainsi rester sur place grâce à ces arrangements de loyers modérés, aidant à préserver dans une certaine mesure l'ambiance qui en garantissait le rayonnement avant les travaux. En particulier, les nombreuses écoles d'art, de musique, de langues qui sont restées sur le site y injectent avec la visite quotidienne de centaines d'étudiants une dimension de vie culturelle, encore renforcée par la fréquentation de certains ateliers d'artistes par un public averti.

Du point de vue de son rayonnement commercial, le Flon a résolument pris une tournure de lieu voué aux « achats-plaisir ». En digne représentant de cette nouvelle génération de centres commerciaux à ciel ouvert (catégorie dans laquelle nous pouvons également loger par exemple Sihlcity à Zurich, le Carré de Soie à Lyon et Bercy-Village à Paris), le Flon est donc en mesure d'offrir des activités, des biens et des services dans les domaines les plus variés : alimentaire, culture, audiovisuel, santé, jouets et confection. Salon de coiffure, centre de wellness, agence de travail temporaire, pharmacie et pôle santé. Cela contribue à la diversité du quartier.

L'offre de restauration y est également pléthorique, du bar à vins chic au bistrot de quartier, du tea-room au fast-food (Quartier du Flon, 2009, pp. 84-85). La vie nocturne s'en trouve renforcée, avec une animation qui monte en puissance graduellement au fil de la soirée, assurée par les restaurants, le cinéma multiplexe et les bars jusqu'à minuit ou deux heures du matin, puis par les discothèques qui prennent la relève jusqu'à l'aube. L'animation continue de l'espace public, y compris la nuit (Cauquelin, 1977), est le meilleur gage de sécurité qui soit, selon le principe bien connu des *Eyes on the street* défendu dès les années 1960 par Jane Jacobs dans son ouvrage majeur *The Death and Life of Great American Cities* (1993 (éd. orig. ang. 1961)). Duneier (2001) a récemment confronté les constatations de Jane Jacobs aux résultats de ses propres travaux pour le quartier de Greenwich Village dans le West End new yorkais : quarante ans d'écart ont apporté bien des différences dans la manière dont les contrôles informels se déploient à l'échelle du voisinage. Le peu de présence policière au Flon est d'ailleurs notable, même si les vendredis et samedis soirs cette présence est légèrement accrue. Il est cependant à noter qu'un commissariat de police existe pour desservir le secteur, sis au sein de l'immeuble dit de « la Banane », qui abrite également la FNAC et d'autres commerces au rez-de-chaussée.

Le PPA : un processus participatif¹⁰⁷

L'élaboration du Plan Partiel d'affectation (PPA)¹⁰⁸ est de la responsabilité de la Ville de Lausanne. Il se doit de préciser des aspects techniques tels que la densité visée, les circulations, le stationnement, etc. Suite aux échecs cuisants des projets qui l'ont précédé, le plan reste sobre, mettant en avant « le réalisme des objectifs, (la) flexibilité, ou encore le maintien partiel du patrimoine historique ». Face aux incertitudes quant aux futurs preneurs de baux et aux évolutions de plus en plus rapides des marchés, il essaie également de rester le plus souple possible, offrant notamment « une grande liberté quant aux futures affectations » (Quartier du Flon, 2009, p. 70).

Sylvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, souligne le pragmatisme et la volonté de respecter l'existant comme les deux clés essentielles qui ont permis au Plan Partiel d'Affectation de passer la rampe de la concertation : « (...) nous avons bénéficié aussi d'une nouvelle dynamique de la politique urbaine et culturelle de Lausanne (...) portée par des gens qui cherchaient non plus à promouvoir des projets pharaoniques mais à défendre un acquis, des racines, à construire son histoire. Tout cela a fait que le Plan partiel d'affectation (PPA) du Flon a été accepté à l'unanimité. Respectueux de la trame historique du Flon, il permettait un peu tout : construire des logements, favoriser les activités nocturnes et diurnes sur la plateforme, développer le commerce, promouvoir la création de lieux de détente, d'écoles... Bref, il permettait de mettre en valeur un espace public situé au cœur de la ville » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). Cette vision qui vise à faire « un peu de tout » peut être critiquable en tant qu'urbanisme mou qui est loin de la vision forte qui doit rester la visée de tout projet urbain. Au vu des résultats tangibles que nous avons pu observer sur le terrain, elle est dans tous les cas un peu trop optimiste. Le Flon est indéniablement un lieu mixte du point de vue fonctionnel, mais comme nous l'avons montré plus haut, cette mixité rencontre des écueils dans sa répartition spatiale et temporelle, et la gentrification n'est pas bien loin lorsque nous regardons de près la typologie des nouveaux commerces et services et les publics-cible auxquels ils s'adressent.

La concertation, rappelons-le, s'était enrichie d'une dimension participative. Afin de tenir compte des intentions des locataires existants et de les intégrer dans le processus du PPA, leurs représentants (les

¹⁰⁷ En Suisse, la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 1979 (LAT) impose le principe de l'information et de la participation de la population lors de l'élaboration de plan d'urbanisme (art. 4 LAT). L'information de la population a toujours été effectuée, en relation avec le système politique qui attribue de grandes prérogatives au Souverain (le Peuple). La participation, quant à elle, a rarement été développée avant les années 2000. C'est l'échec de nombreux projets devant le Peuple qui a imposé la nécessité de développer la participation.

¹⁰⁸ Nous remercions ici Thierry Merle, urbaniste chargé de la coordination des transports et du territoire au Service de la Mobilité du Canton de Vaud, pour ses précisions quant à la définition des PPA : « Les plans d'affectation règlent l'affectation, la mesure de l'utilisation du sol et les conditions de construction dans les diverses zones qu'ils délimitent, à l'aide de plans et de dispositions réglementaires. Ils sont opposables aux tiers ». Bien que leur portée spatiale soit plus limitée, leur effet est plus contraignant, et ce qu'ils préconisent plus précis que le contenu des Plans Directeurs, Lignes Directrices et autres documents de teneur plus stratégique et générale qui tentent d'esquisser à plus grande échelle l'avenir des territoires agglomérés, voire métropolitains, à l'instar des SCOT en France.

Le Plan Partiel d'Affectation (PPA) dont il est ici question est, quant à lui, « un plan limité à une partie du territoire d'une ou de plusieurs communes (art. 43 et 44 de la Loi cantonale vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions – LATC) ». Il concerne souvent un secteur stratégique qui est appelé à se développer dans une nouvelle direction, et implique de croiser plusieurs politiques sectorielles, en prêtant une attention particulière à celle des transports.

associations APAHF et AIVF que nous avons déjà mentionnées plus haut) ont été invités par Groupe LO à participer à des groupes de travail, appelés à plancher notamment sur trois domaines : la circulation (piétonne et automobile), l'architecture et l'aménagement extérieur (Quartier du Flon, 2009, p. 70).

Une concrétisation du projet en deux étapes

Le projet a été porté en deux étapes distinctes, notamment pour permettre un financement plus aisé. Il fallait aussi se donner le temps d'y croire et montrer par des faits concrets le potentiel du nouveau quartier. Cette stratégie en deux temps s'est avérée largement payante, et la deuxième étape a rencontré bien moins d'obstacles et de scepticisme que la première. Ayant pu expérimenter pendant une année entière, lors de la pause entre les deux phases de chantier, les améliorations faites à leur cadre de vie, tant les « Gens du Flon » que les lausannois en général ont montré plus d'enthousiasme à voir se poursuivre l'aventure de la régénération du Flon. Voir achevée la première partie a rendu le projet plus concret et plus lisible auprès des médias, de la classe politique et surtout des potentiels investisseurs et futurs locataires des lieux.

Cette partition en deux phases a également permis au projet urbain de connaître des ajustements pour être plus en phase avec les attentes des uns et des autres. Cela a permis d'éviter de devoir attendre une décennie pour se rendre compte du fait que finalement « on aurait pu faire autrement », comme cela arrive trop souvent à des projets urbains qui, par nécessité, s'inscrivent dans le temps long de leur planification et de leur réalisation. C'était peut-être aussi une manière, après avoir perdu tant de temps au cours du siècle précédent, de montrer à tous – y compris, de manière réflexive, aux décideurs eux-mêmes – que maintenant les choses allaient avancer « pour de vrai », c'est-à-dire – pour que cette affirmation soit crédible – y compris jusqu'à leur réalisation concrète.

La première étape : construire rapidement une tête de pont pour favoriser une appropriation immédiate par de multiples usages

La première étape de la Flon-Vision s'est déroulée entre 1998 et 2003. Les premiers investissements concernent tout d'abord la rénovation de quatre immeubles (dont celui de « La Banane » décrit en détail ci-après) dans la zone est, où devait s'ouvrir le chantier de la gare du LEB. L'objectif est d'y implanter des commerces en rez-de-chaussée, et diverses autres activités (bureaux, services, etc.) dans les étages.

Ces *devantures actives*, qui suivent un principe similaire à celui développé au sein du projet *Legible London* (Central London Partnership/AIG, 2006 ; TfL 2007) que nous avons développé dans le mouvement II, renforcent l'effet de vitrine et servent de signal d'appel pour attirer les piétons au sein du quartier. Les façades actives renforcent le caractère ouvert de la Plateforme, tant sur la ville que sur la place de l'Europe, entretemps devenue, en lien étroit avec la Gare CFF de Lausanne, la porte multimodale de toute l'agglomération.

En parallèle, le gros des investissements va à la création d'une « tête de pont » au Centre-Ouest, « afin d'éliminer rapidement l'insalubrité et l'insécurité régnant dans cette zone ». Comme nous l'avons vu précédemment, cette zone est dite « à destination », car elle abrite des activités qui sont autant de raisons

de s'y rendre : ont été construits un parking souterrain, un multiplexe cinémas, des restaurants, des bureaux et les quelques logements prévus par le programme (Quartier du Flon, 2009, p. 73). A l'instar du programme de Sihlcity à Zurich, les logements prévus par celui du Flon sont également des lofts luxueux dont le prix reste inabordable pour la majorité de la population. Cela a valu à ces deux projets d'inévitables critiques quant aux processus de gentrification qu'ils contribuaient ainsi à renforcer.

Pour assurer le financement de cette première étape, dont l'investissement global était estimé à CHF 115 millions, un premier emprunt d'environ CHF 85 millions fut contracté auprès de la Banque cantonale vaudoise (BCV), le reste étant assuré par des fonds propres du groupe LO et des partenariats inédits quant à leur forme, sur lesquels nous reviendrons ci-après.

La rénovation de « La Banane » et le rôle moteur de la FNAC comme premier partenaire localif

Parmi les projets de rénovation des bâtiments existants qui possèdent une valeur historique, celui de l'immeuble dit « La Banane » nous semble particulièrement exemplaire du jeu d'acteurs, et nous allons par conséquent nous attarder un peu sur sa réhabilitation, d'autant qu'il va s'avérer crucial en termes de marchabilité, puisqu'il assure la transition piétonne nord-sud entre les hauts de la ville historique, l'axe commerçant de Bel-Air et le Flon en contrebas, par deux actions vitales pour établir ces connexions : la création d'un nouvel espace public en toiture et le remplacement de son ascenseur à wagons par un ascenseur à piétons.

L'ensemble du bâti hérité de l'époque où le Flon était une gare de marchandises comporte quelques immeubles de grande valeur architecturale, à l'instar de « La Banane », immeuble sis rue de Genève 2-8 sur une relativement grande parcelle longiligne. Le bâtiment datant de 1901 est un bel exemple de l'architecture du tournant du XXe siècle. Malgré sa taille imposante, il reste discret, adossé à la colline grâce à l'habile implantation de son concepteur Francis Isoz dans la transition topographique entre les niveaux supérieur (Bel-Air) et inférieur (plateforme du Flon) de la ville. A l'intérieur, il intègre un rare dispositif d'élévateur à wagons qui faisait à l'époque le lien entre le réseau de chemins de fer et celui des tramways urbains.

Une fois ratifié le nouveau PPA, cet immeuble s'est trouvé en première ligne pour amorcer la reconquête du Flon, car deux de ces éléments sont appelés à jouer un rôle essentiel pour assurer la perméabilité voulue pour le nouveau quartier : sa toiture-terrasse devient un balcon sur la Plateforme rénovée et un ascenseur public prend la place de l'ancien élévateur à wagons. Mais encore fallait-il que ces locaux trouvent preneur, et que celui-ci trouve ces aménagements compatibles avec son occupation des lieux.

Une anecdote à ce propos montre bien que de ce point de vue-là, la partie est encore loin d'être gagnée au début des opérations. Paul Rambert se souvient d'une rencontre avec le PDG de l'époque de la FNAC : « Au programme, la visite sis à la rue de Genève 2-8 (« La Banane »). L'électricité avait été coupée, et une colonie de pigeons y avait élu domicile. Après avoir patiemment écouté son guide décrivant le futur Flon avec enthousiasme, le client potentiel éclairait le visage de son interlocuteur de sa torche en lui demandant, sceptique : « Vous y croyez vraiment ? ». A peine quelques mois plus tard, grâce aussi à

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

L'appui du conseiller Charles Joye, la FNAC signait un bail pour plus de 3'000 m² de surfaces. A ce stade des opérations, ce fut un signal fort pour bien des responsables d'entreprises suisses et internationales. On commençait à se dire qu'à Lausanne, l'endroit où il convenait de s'installer était le Flon » (Quartier du Flon, 2009, p. 74).

La FNAC a, malgré une hésitation initiale, accepté de prendre le bail. Elle a ainsi su jouer le jeu de la transition urbaine et l'aménagement de la librairie sur les trois niveaux du bâtiment tire parti de la verticalité de la ligne de désir des marcheurs entre la ville haute et la ville basse, tout en servant de guide au flux des chalands qui depuis Bel-Air souhaitent rejoindre les espaces piétonniers de la plateforme du Flon au rez-de-chaussée. L'aménagement d'un espace public généreux au niveau de l'Avenue Bel-Air « répond au double objectif de valoriser la toiture-terrasse du bâtiment pour les usagers piétons des quartiers proches (pendant Ouest de la promenade de Derrière-Bourg par rapport à Saint-François) et de renforcer l'accès aux niveaux inférieurs par l'ascenseur » (Quartier du Flon, 2009, p. 131).

En ce qui concerne les deux autres projets phares qui ont donné lieu à des partenariats publics-privés, respectivement le **parking souterrain** et le **Multiplexe cinémas**, le Groupe LO a conclu des partenariats forts avec respectivement Vinci Park et Pathé, s'assurant ainsi tant un savoir-faire spécifique que, surtout, des sources de financement additionnels contre la cession d'un droit de superficie. Le parking souterrain comporte dans cette première étape 640 places de parc sur quatre niveaux, le solde d'environ 200 places étant conservé en surface. Ouvert au public en 2002, le Parking du Centre reçut le premier prix de l'« European Parking Association » en 2003. Cette distinction est décernée sur la base de plusieurs critères tels que l'architecture, la sécurité, la transparence et l'exploitation. Quant au Multiplexe Cinémas, il comporte 1800 places réparties dans 7 salles, avec un hall d'accueil et deux espaces réservés à des établissements publics au rez-de-chaussée. Ces deux projets phares ont pleinement rempli leur rôle en tant que « tête de pont » de la zone Ouest « à destination », et nous avons pu constater, au fil de nos observations, que les usagers du Flon s'y rendent effectivement en nombre (le problème étant plutôt le fait qu'ils ne se rendent pas au-delà).

Comme nous l'avons dit plus haut, la pause prévue en 2004 entre les deux étapes a eu des conséquences bénéfiques sur le changement de perception que les Lausannois ont pu avoir du secteur, en leur offrant l'occasion d'une appropriation précoce par de nouveaux usages, bien avant que l'opération ne soit totalement achevée. « La fin de la première étape et avec elle la disparition temporaire des chantiers, l'arrivée de nouvelles enseignes et l'inauguration de bâtiments modernes, leur (les lausannois) permirent d'anticiper concrètement ce qu'allait devenir « leur » Nouveau Flon » (Quartier du Flon, 2009, p. 79). Durant cette période charnière, le groupe LO a pu compter avec l'appui efficace de La Gazette du Flon, fort appréciée par la population du quartier, qui s'est fait l'écho des nouvelles aménités inaugurées lors de cette première étape. La méfiance parmi « Les gens du Flon » avait diminué par rapport à l'attitude sceptique vis-à-vis du démarrage de la première étape. Avec la sortie de terre des éléments concrets qui la composent, l'adhésion à la Flon-Vision gagne alors du terrain (Quartier du Flon, 2009, p. 81).

La deuxième étape : un pôle commercial à ciel ouvert qui fait la part belle aux circulations piétonnes

Après cette année de pause en 2004 et « sur fond du résultat intermédiaire concluant, il fallait maintenant convaincre les actionnaires à poursuivre l'effort » (Quartier du Flon, 2009, p. 80). La deuxième étape représente un investissement légèrement supérieur à celui de la première, soit environ CHF 120 millions, mais les plus-values réalisées par la première étape ont permis un financement plus aisé de la deuxième. Réalisée entre 2005 et 2009, cette deuxième étape comprend les projets suivants : Flon-Ville, l'extension du Parking du Centre, la Miroiterie, les Télégraphes, les Mercier, la transformation du rez-de-chaussée de certains immeubles historiques en vue de leur adaptation à un usage commercial (par un travail sur les vitrines et l'accessibilité piétonne aux immeubles) et surtout, pour ce qui nous intéresse, la deuxième partie de la promenade urbaine.

Commençons donc le tour des projets avec le projet **Flon-Ville**. A l'origine de ce projet se trouve un marché original, qui consiste en un échange de terrains proposé par la Ville. Cela lui permet de créer au Flon un centre administratif proche de celui déjà existant à Chauderon, tandis que le Groupe LO gagne en échange la possibilité de récupérer les terrains municipaux de Beau-Séjour pour y construire du logement de moyen à haut standing. Cet échange semble avantageux pour les deux parties, et le « troc » se fait, moyennant convention. Le Groupe LO conserve toujours la mainmise sur une partie importante du projet Flon-Ville : deux immeubles équivalant à 14 000 m² de bureaux, de restaurants et de commerces. Mises en location, les surfaces des deux immeubles privés ont rapidement trouvé preneur : l'Ecole Club et le Centre Culturel Migros Vaud, la boulangerie-café « Le P'tit Prince », un point de vente de la Banque Cantonale Vaudoise, puis ultérieurement, McDonald's, qui s'y trouve encore aujourd'hui (Quartier du Flon, 2009, p. 81) et bénéficie d'une localisation idéale à l'entrée Nord du site, entre la ville haute et l'Esplanade. Au sous-sol s'installent Athléticum et Casino, rentabilisant le niveau souterrain à l'ouest. Plus tard, le supermarché Migros fera de même à l'est avec le complexe Les Mercier. Le niveau souterrain, comme nous le voyons, est une ressource précieuse qui est exploitée presque à l'équivalent des équipements en surface. Cette exploitation intensive du sous-sol possède un autre avantage, et non des moindres, celui d'établir de fortes synergies avec le parking souterrain sous l'Esplanade, qui se trouve ainsi entouré de part et d'autre par des attracteurs de taille.

La construction de **la Miroiterie** démarre quant à elle à l'automne 2006. Après les Colonnades, le Multiplexe Cinémas et Flon-Ville, il s'agit de la quatrième intervention majeure dans le quartier. Le nom de Miroiterie a, comme la plupart des noms d'immeubles au Flon, une connotation historique, puisqu'il rappelle la présence à cet endroit de l'ancienne entreprise Miroiterie du Léman. L'emplacement de la Miroiterie, au centre du Flon, se révèle stratégique. Comme son vis-à-vis, les Colonnades, il donne sur l'Esplanade, mais aussi sur la Voie du Chariot, axe piéton à vocation commerciale qui mène directement à la place de l'Europe, mais qui s'anime aussi la nuit à la faveur de ses nombreuses terrasses.

L'affectation de la Miroiterie semble dès lors évidente : elle sera commerciale, notamment au rez-de-chaussée. Eu égard à l'emplacement stratégique et central de ce bâtiment dans le nouveau quartier, les

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

architectes Brauen & Wälchli reçoivent le mandat de faire de cette nouvelle Miroiterie un projet phare très avant-gardiste. Le pari nous semble avoir été tenu, car sa façade en coussins d'air gonflés rend cet immeuble unique en son genre, et attire de fait l'œil des passants, sans qu'ils sachent toujours bien à quoi tient son aspect si particulier. Si particulier, en fait qu'il a bien failli ne pas voir le jour : « Le projet fit déjà parler de lui au stade du permis de construire. En effet, comment respecter l'alignement réglementaire d'une façade tributaire de la pression d'air ? Cela, le PPA ne l'avait pas prévu... Mais la Miroiterie obtint tout de même son permis de construire à temps ! » (Quartier du Flon, 2009, p. 83).

Le complexe **Les Mercier** constitue le pendant de Flon-Ville (Quartier du Flon, 2009, p. 84). Composé de trois immeubles situés de part et d'autre de la Voie du Chariot, ce complexe est un attracteur qui justifie pleinement des activités de latéralisation de la part des marcheurs. Il suscite donc beaucoup de traversées à contre-courant du flux principal longitudinal, ce qui donne lieu à cet endroit particulier à bien des négociations entre les piétons pour éviter les collisions. D'autant que certains en profitent pour faire un mini-détour afin d'utiliser la fontaine ou inspecter le light box, œuvre de Daniel Schlaepfer, qui se trouvent tous deux devant le complexe.

Les trois immeubles sont directement reliés en souterrain au Parking du Centre, et les circulations piétonnes souterraines ne sont pas négligeables. Ce complexe est l'un des attracteurs principaux du secteur. Il abrite la locomotive de la Migros (une véritable « institution suisse » dans le domaine du commerce alimentaire), ainsi que Denner (un hard-discount également dans le domaine de l'alimentaire) et une série de boutiques regroupées sous le thème du bien-être, qui accompagnent celles plus traditionnelles de l'habillement et de la chaussure.

LES ESPACES PUBLICS QUI RYTHMENT LA PROMENADE URBAINE

Selon Charles Lambert, urbaniste-conseil du Groupe LO pour l'ensemble des transformations du site et concepteur de la promenade urbaine, l'approche globale du site consiste à créer une nouvelle centralité « fondée sur le plaisir des gens à fréquenter un lieu ». Le Flon est, selon lui, « le lieu tout désigné pour établir cette nouvelle centralité » (Quartier du Flon, 2009, p. 97). Tout d'abord car, suite à son appropriation par les acteurs de la culture alternative, la Plateforme portait déjà en germe cet appel à une vie urbaine libre et inventive. Deuxièmement, car la Plateforme est devenue, avec la création du M2, le point névralgique du réseau de transports publics lausannois, en faisant de cette interface multimodale le point le plus accessible de l'agglomération.

Les fonds attribués à la Promenade urbaine représentent environ 4% de l'investissement total de la première étape de la Flon-Vision. Ce qui reste modeste, eu égard aux sommes en jeu et surtout à l'importance que joue cet axe névralgique pour tout le site. Charles Lambert s'est inspiré de réussites urbaines récentes dans des villes comme Philadelphie, Dublin, Copenhague et Rotterdam. Selon son concepteur, la dénomination Promenade urbaine « explique la finalité d'usage du quartier par les habitants de la ville toute entière ». Elle s'est caractérisée « par des étapes de réalisation brèves et suffisamment abouties pour éviter l'atmosphère de chantier permanent, et surtout une malléabilité (...) des espaces pour les adapter aux idées d'animation ou d'usage qui apparaissent désormais » (Quartier du Flon, 2009, p. 100). C'est ainsi que soutenu par « Les Gens du Flon », le Groupe LO a commencé à organiser les premiers événements sur l'Esplanade : la patinoire et le sapin de Noël en hiver et la venue du cirque, l'accueil de festivals éphémères à grand succès comme la Fête de la Musique ou Lausanne Jardins, ou encore « L'opéra descend au Flon » durant l'été.

Nous pouvons regretter, avec Charles Lambert, le fait que la solution pour assurer la perméabilité du site proposée au départ n'ait pas été retenue par la Ville, puisqu'en intégrant une échappée transversale sur les Côtes de Montbenon elle aurait assuré « une véritable continuité végétale et d'usage de promenade entre le Flon, l'Esplanade de Montbenon et son belvédère un peu excentré sur le lac » (Quartier du Flon, 2009, p. 100).

La carte ci-contre permet de situer les différents espaces publics qui se succèdent le long de cet axe structurant pour l'entièreté du site, et que nous allons analyser plus finement dans les pages qui vont suivre.

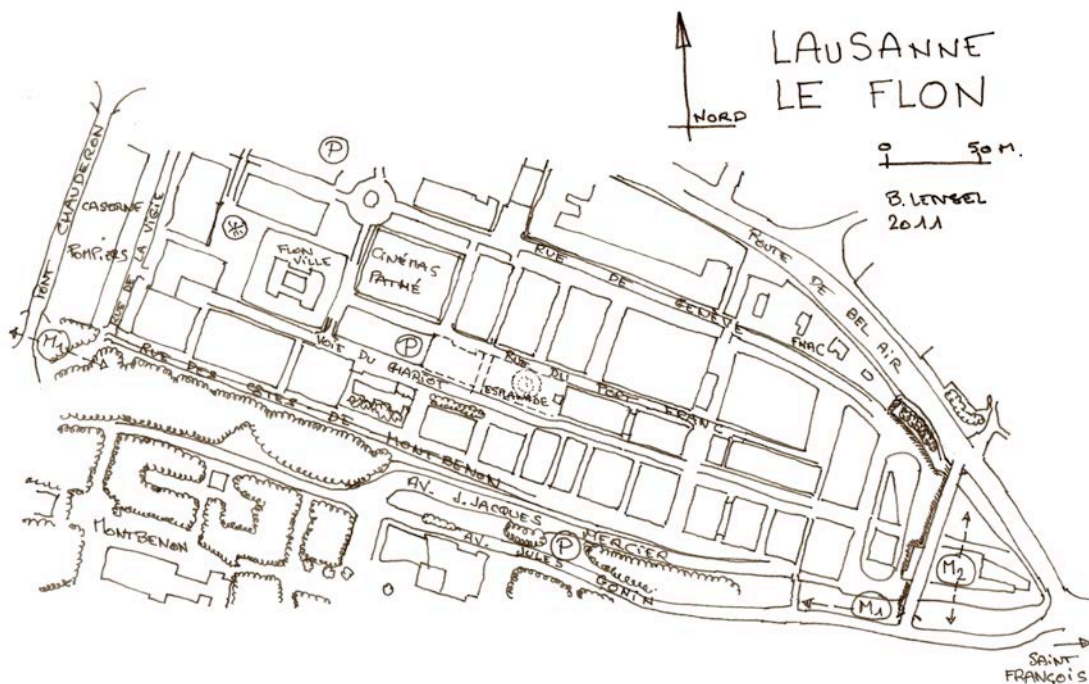


Figure 87 – Cette carte montre clairement le rôle de distributeur des flux qu’assume la Voie du Chariot, conçue comme une promenade urbaine et située en position centrale au sein du site de la Plateforme du Flon. La rue parallèle, rue du Port-Franc, ne connaît pas du tout le même type de flux. Elle fonctionne plutôt comme des coulisses, tandis que la Voie du Chariot assume pleinement son rôle de scène urbaine où les passants se mêlent et se jaugent mutuellement. Sur cette carte nous pouvons également identifier les différentes espaces publics qui ponctuent la promenade urbaine. Tout à l’est, l’interface multimodale du Flon, qui donne accès aux métros M1, M2 et à la ligne de chemin de fer régional LEB. Puis se succèdent les immeubles des Mercier jusqu’à l’Esplanade, qui abrite également les deux Pergolas et, sur sa bordure sud, la Pépinière. Le secteur Ouest donne accès aux lieux dits « à destination » : le parking souterrain, le cinéma multiplexe Pathé et Flon-Ville. L’Arbre de Flon-Ville est également signalé sur la carte tout à l’ouest. Pour clore la marche (cas de le dire) la caserne des pompiers clôture le site et oppose une limite forte à l’espace piétonnier. La Voie du Chariot se termine ainsi en cul-de-sac. Les liaisons piétonnières vers le pont Chauderon et la station du M2 attenante restent insatisfaisantes, tant du point de vue des aménagements que du point de vue de la visibilité. Globalement, nous pouvons ainsi décrire le niveau de marchabilité de la Promenade urbaine comme excellent à l’est et se dégradant progressivement à mesure que l’on progresse vers l’ouest. Cartographie © Bernard Lensel, 2011.

La Voie du Chariot

La Voie du Chariot constitue la colonne vertébrale de cette Promenade urbaine. Son tracé garde un lien avec l’histoire ferroviaire de la Plateforme et en devient le témoin. Dès sa réalisation, la première section de la Promenade urbaine a pu remplir avec succès sa mission, qui consiste à relier les trois zones est-centre-ouest de la Plateforme. Sur ses 300 mètres de longueur, la Voie du Chariot forme un axe fort entre la place de l’Europe et le Multiplexe Cinémas, et c’est de loin le segment le plus fréquenté de tout le site du Flon.

Son aménagement plutôt minéral comprend des matériaux aux contrastes visuels forts et bénéficie, à l’instar de l’ensemble du site, d’un éclairage très soigné, jouant sur les couleurs et sur des continuités lumineuses qui interpellent et incitent les visiteurs à aller plus loin. Cet éclairage reste doux et rend les

espaces publics très agréables à parcourir de nuit. Le mobilier urbain, créé spécialement pour le site, lui confère une identité particulière et permet des aménagements flexibles au gré des usages et, partant, une plus forte appropriation. De nuit, les bancs illuminés encouragent le séjour et prolongent les discussions, tant devant le MacDonald's qu'autour de l'Esplanade, là où s'alignent les principaux hauts lieux qui animent la nuit du Flon (Multiplexe cinémas Pathé, Atelier Volant, Mad, restaurants, cafés et bars). Des touches de verdure et des arbres complètent l'aménagement. Ils rythment la promenade et contrastent agréablement avec l'aspect très minéral des nouveaux aménagements du quartier (Quartier du Flon, 2009, pp. 71-72).

En plus du concept général de l'aménagement extérieur, Charles Lambert développe aussi une grande partie des sous-projets de détail. Parmi ceux-ci, mentionnons **les Vitrines**, des sortes de cubes en verre posés le long de la Voie du Chariot et sur l'Esplanade, qui contribuent par leur renouvellement périodique à l'animation du quartier et sont très appréciés des promeneurs. Sous l'impulsion d'Helène Demont Catsicas est née la « Flon Square Galerie », première galerie d'art à ciel ouvert, qui expose les œuvres de certains de ses artistes dans ces cubes en verre (Quartier du Flon, 2009, p. 85). Une manière de rapprocher l'art de ses spectateurs potentiels consiste en effet à le faire « descendre dans la rue ». Au cours de nos observations, nous avons pu relever un nombre important de passants qui jettent un coup d'œil appuyé à ces œuvres tout en poursuivant leur chemin, ou qui vont jusqu'à ralentir le pas, voire s'approcher des cubes, pour en détailler le contenu. Lorsque les passants sont en groupe, ces cubes deviennent souvent une source d'interactions et de commentaires entre les membres du groupe.

Vers l'ouest du secteur, dans la partie Flon-Ville, la Voie du Chariot accueille encore les **Praticables** (terme repris des scènes d'opéra), des sortes de fossés pouvant accueillir des plans d'eau ou de verdure mobile (Quartier du Flon, 2009, p. 78), qui contribuent, avec la Pépinière, à renforcer l'impression que le secteur Ouest de cette Voie devient « plus nature » que le secteur Est.

L'Esplanade

Le revêtement en « gore » rouge de l'Esplanade obéit aux canons de l'aménagement des espaces publics du moment. Les passants en transit empruntent très fréquemment le vaste espace central vide pour couper à travers la place, de manière à rejoindre les échappatoires transversales en suivant au plus près leurs lignes de désir (Lavadinho, 2008a). Cependant la place est très exposée au soleil et la réverbération, renforcée par ce matériau, y est trop intense pour en faire un endroit véritablement accueillant pour s'arrêter de manière prolongée. Les bancs qui longent la place au nord, en métal, ne sont pas propices à des appropriations de plus de quelques brèves minutes.

Nous ne sommes donc pas totalement convaincus par ces choix d'aménagement en ce qui concerne les activités liées au séjour, qui semblent être reléguées vers les bords de la place, tant sous la **Pergola métallique** et la **Scène des Téléphériques** (toutes les deux conçues par l'Atelier Oi) que sous la Pergola de verdure qu'offre la **Pépinière**. Ces trois endroits, dont l'ombre bienfaisante tempère l'agressivité du « gore », concentrent la vaste majorité des personnes assises.

La Scène des Téléphériques

La Scène des Téléphériques constitue un deck très apprécié car il permet de s'allonger ou de prendre appui sur ces colonnes pour lire ou travailler sur ordinateur. Les nombreux usages de détournement de cette Scène pour du séjour, que nous avons pu relever au fil de nos observations, nous ont confirmé encore une fois, s'il en était besoin, que les espaces de séjour qui ont le plus de succès sont ceux où, à l'origine, il n'est pas prévu de s'asseoir.

Un élément qui a quant à lui connu un indéniable succès, tant auprès des urbanistes – qui le citent souvent en exemple – qu'auprès des usagers – qui y trouvent ample matière à interagir, est celui des WC avant-gardistes créés par Oloom, situés en face de la Scène des Téléphériques.

Oloom a également conçu le mobilier urbain qui agrmente l'Esplanade et la Voie du Chariot : les galets, sorte de fauteuils qui peuvent être déplacés au gré des envies de rapprochement des usagers, ainsi que l'équipement progressiste de tri des déchets, rendu presque imperceptible par son design mince et épuré.

La Pépinière

Le paysagiste Christian Hüsler reçut pour mission de développer la Pépinière. Cet autre élément-clé de la promenade urbaine, situé au sud de l'Esplanade, remplit trois fonctions. Tout d'abord, servir d'**élément visuel de fermeture** de l'Esplanade, ce que la Pépinière réussit particulièrement bien à faire, il faut le souligner, par opposition aux solutions classiques du genre, à l'instar de murs ou de bâtiments, qui auraient contribué ici à asseoir la dureté d'une Esplanade déjà fortement minéralisée. La tonelle de verdure constitue au contraire un **îlot de respiration**, assumant un rôle de « lisière » ressentie comme accueillante par les personnes assises tout en marquant clairement les limites de la place. Derrière la pergola une série d'espaces dégagés servent de **zone de rangement** pour toute la verdure mobile du Flon (Quartier du Flon, 2009, p. 79).

En quelques années, la pergola de verdure offerte par cette pépinière est devenue l'un des lieux de repos et de rencontre les plus appréciés des usagers. L'ombre y est pour beaucoup, mais il faut dire aussi que, dans l'ensemble, le secteur présente peu d'espaces publics « libres d'accès » véritablement amènes pour accueillir les visiteurs. Si les terrasses sont nombreuses, elles obligent à consommer, et les aménagements très minéralisés des autres secteurs n'incitent pas à des séjours prolongés, même lorsque des sièges installés sur les lieux le permettent. Dans les faits, que nous avons pu observer que les séjours prolongés se concentrent sous la Pergola métallique et surtout la Pergola de verdure.

L'Arbre de Flon-ville

En parallèle à la réalisation de la deuxième étape de la Flon-Vision, la Promenade urbaine a elle aussi fortement évolué. Aux éléments éphémères conçus pour la première étape s'est peu à peu substitué un mobilier urbain à la hauteur d'un quartier contemporain (Quartier du Flon, 2009, p. 84). Parmi ces réalisations, certaines méritent que l'on s'y attarde. Ainsi de l'Arbre de Flon-Ville, « planté » en 2007 dans la cour éponyme, une création de la société Oloom (Quartier du Flon, 2009, p. 82). Avec ses

racines/bancs qui s'étendent partout sur la partie ouest du site, y compris sur la place devant le McDonald's, il est rapidement devenu une attraction du quartier, surtout de nuit, à cause du jeu de couleurs qui l'illumine.

UNE NOUVELLE CENTRALITE OU LA MARCHABILITE PEUT ECLORE

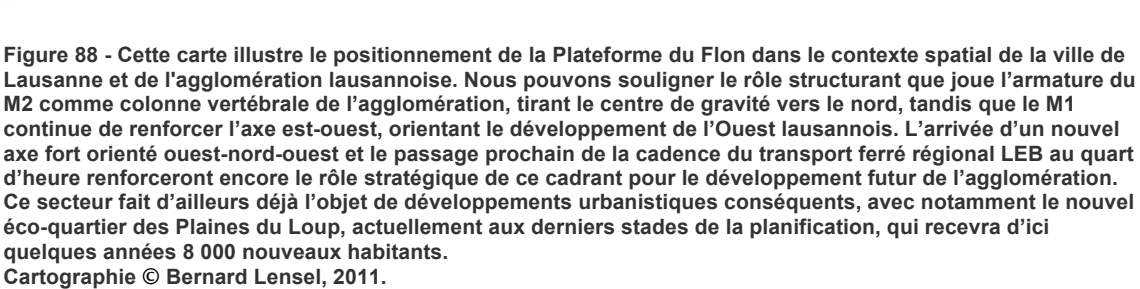
Le rôle culturel que le Flon joue de longue date dans la vie lausannoise se double désormais, à la faveur de sa régénération en nouvelle centralité urbaine, d'une vocation urbanistique de changement, et non des moindres, puisque elle s'avère à notre avis essentielle pour l'essor de Lausanne en tant que ville marchable. Parce qu'il ouvre la porte de l'extension urbaine vers l'Ouest lausannois, le nouvel Eldorado de la croissance de l'agglomération, et parce qu'il conforte son rôle de cœur d'agglomération à la croisée des axes forts de transport lausannois (M1, M2, LEB et les axes forts futurs prévus au nord-ouest), le Flon, est de fait devenu cette nouvelle centralité voulue par ses décideurs et ses concepteurs.

Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, a vite cerné le potentiel nouveau que cette position au cœur du système de mobilité de la ville confère au Flon : « L'aménagement de la Place de l'Europe, à l'extrémité est de la plateforme, a permis en outre de créer un centre de ralliement au cœur de la cité, ainsi qu'un trait d'union entre les différents quartiers du centre, entre les ponts, entre la vieille ville et le lac, entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Devenu un véritable morceau de ville qui se veut, nous l'avons vu, éminemment marchable, le Flon est bien positionné, par sa valeur d'exemple, pour participer pleinement d'une stratégie de marchabilité qui pourrait à terme, influencer, par son rayonnement, sur la politique de conception des espaces publics à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Lausanne n'est pas encore prête pour cela, sa stratégie en faveur des modes actifs n'est pas encore mûre, et l'armature de transports publics qui leur est le complément nécessaire n'est pas encore achevée, bien que les progrès accomplis ces dernières années soient substantiels. Le nouveau réseau de transports publics, comprenant notamment une nouvelle série d'axes forts desservant le nord-ouest de l'agglomération, sera achevé à l'horizon 2020.

Le jour où Lausanne décidera d'empoigner à bras le corps la question de la marchabilité, le Flon constituera, nous en sommes persuadés, la pièce maîtresse pour penser l'avenir de Lausanne comme ville marchable. Le vallon du Flon constitue en effet, avec ses prolongements en aval vers Sévelin, Sébeillon et l'Ouest lausannois, une réserve de croissance pour le centre-ville qui pourra à terme devenir un véritable cœur d'agglomération, à la hauteur des enjeux que pose la croissance exponentielle de Lausanne, au sein d'un Arc Lémanique dont l'expansion socio-démographique continuera de se poursuivre à un rythme accéléré ces deux prochaines décennies.

Le positionnement stratégique de la Plateforme sur l'échiquier urbain de Lausanne, en complémentarité au pôles de la gare et d'Ouchy, se donne à voir sur la carte ci-contre.



Sonia Lavadinho | Version du 19/09/2011 page 384

L'ENJEU DE LA MARCHABILITE A L'ECHELLE DU BASSIN FONCTIONNEL LAUSANNOIS

« Si le centre-ville implique la proximité physique et maximise théoriquement les relations sociales et économiques au sens le plus large, la notion du « proche » n'est cependant pas la même pour tous ».

(DINF/SM et DIRE/SAT, 2005, p. 21)

Avec la transformation de la Plateforme du Flon nous avons illustré un cas qui nous semble exemplaire de la reconversion d'une ancienne friche industrielle en un nouveau cœur de ville hybride. A la fois *hub de vie* (espace public porteur de centralité et interface multimodale porteuse de reliance) et *agrafe urbaine* (nouvel espace de transition reliant la ville haute et la ville basse), le Flon requalifié peut désormais servir de nœud focal pour le développement ultérieur d'une politique affirmée de marchabilité à l'échelle de toute l'agglomération lausannoise. Mais loin d'être compacte, cette agglomération est en réalité étalée sur un territoire important qui comprend une grande partie du canton. De surcroît, son l'aire d'influence s'étend au-delà de frontières cantonales sur les territoires des cantons limitrophes.

Avec sa topographie difficile aux pentes importantes, ses immenses coupures surfaciques et linéaires, sa fragmentation au niveau décisionnel en des dizaines de communes aux intérêts divergents, présente-t-elle vraiment les conditions requises pour développer à large échelle une politique de promotion de la marchabilité ? Nous pensons que oui, et c'est ce que la présente section tentera de démontrer.

Des arguments pour développer la marchabilité à l'échelle du bassin fonctionnel lausannois

La marche, non pas évidemment comme alternative aux autres modes de transport : il ne s'agit pas de restreindre nécessairement la mobilité urbaine aux courtes distances et aux joies de la lenteur (...) mais plutôt comme « un « point de vue » qui permet de renouveler nos approches de la mobilité dans son ensemble.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

On constate aisément, du fait que la marche n'est concurrentielle que sur de relativement courtes distances (1-2km) et des temporalités socialement acceptables (10-15 min en moyenne, et jusqu'à 20 ou 30 min selon les motifs de déplacement, les rythmes circadiens et hebdomadaires et la taille de l'entité urbaine de référence), que la marche *per se* ne peut suffire à couvrir tous les besoins qui motivent nos déplacements au sein de bassins de vie de plus en plus étendus. Ce n'est pas pour autant une raison pour reléguer la marchabilité au rang des politiques inopérantes à l'échelle du bassin fonctionnel lausannois et la confiner à des réflexions uniquement d'ordre local, à l'échelle de la rue ou du quartier. Le vrai enjeu pour la promotion de la marchabilité à cette large échelle est le développement d'une politique

coordonnée de transports et aménagement du territoire qui favorise une politique d'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h, Lavadinho et Lévy 2010). La proximité se traduit par le rayon d'action au sein duquel les modes actifs restent les plus performants, tandis que la connectivité est à comprendre comme le relais de la proximité lorsque les distances à parcourir deviennent importantes. Elle se traduit alors par une forte accessibilité piétonne aux modes individuels partagés (autopartage et vélo en libre-service) et aux axes forts de transports publics. C'est cette double politique qui constitue le socle de la vision d'une ville à la fois marchable et multimodale.

Puisque le territoire ne peut être partout marchable à une si large échelle, il est essentiel de développer ce que nous avons appelé des « clusters de marchabilité » au sein des tissus diffus, en prenant appui sur les interfaces multimodales et les « centralités périphériques » (Lavadinho 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011).

Au sein de ces clusters, les conditions sont favorables aux déplacements à pied, tant en termes de distances à parcourir que de budget-temps à disposition pour le faire. De plus, ces clusters doivent assurer une contiguïté plus ou moins prégnante du bâti et des conditions minimales de diversité et d'intensité urbaine (Da Cunha 2009 ; Jaillet, 2008 ; Lavadinho 2009a) garantissant un contexte propice à la marchabilité. Cela étant posé, force est de constater que le contexte de base lausannois ne semble *a priori* pas être des plus favorables à l'essor d'une politique de marchabilité à grande échelle. Voyons maintenant pourquoi, et comment il serait possible d'améliorer les préconditions requises à un véritable déploiement à grande échelle d'une politique de promotion de la marche sur ce territoire.

La morphologie territoriale influence fortement le choix modal

Le contexte suisse

Il nous faut tout d'abord expliciter le contexte suisse en termes de mobilité. Le taux de motorisation en Suisse reste parmi les plus élevés d'Europe, même si actuellement il plafonne par rapport à sa croissance exponentielle des dernières décennies (1 voiture pour 32 habitants en 1950, pour 4 habitants en 1975 et pour 2 habitants en 2000). Au niveau national, la part modale de la marche commence à peine à se relever après avoir été en constante régression pendant cette même période : 44,9% des étapes en 2005, en nette montée depuis 40,1% en 2000, selon les chiffres du microrecensement transports (OFS/ARE, 2001, 2007). Ces signes, bien que timides, sont encourageants. Reste à savoir s'il s'agit de réels renversements de tendance plutôt que de simples tassements ; seuls les chiffres du microrecensement 2010 (qui seront disponibles en 2012) pourront nous le confirmer.

Les chiffres actuellement disponibles pour l'ensemble du pays cachent évidemment des réalités très disparates. Au sein des agglomérations suisses, la marche est une pratique très fréquente, puisqu'elle représente en 2005 entre 42% et 51% des étapes de tous les déplacements. La part modale de la voiture est, quant à elle, toujours inférieure à 40% au sein des tissus agglomérés et descend même à seulement 26% au sein des communes-centres (OFS/ARE, 2005).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La marche est notamment l'un des modes préférés pour effectuer des déplacements pour les motifs achats et loisirs. Cela est dû au fait que, d'une part, la proximité reste de mise pour une fraction des destinations où nous réalisons ces activités, et d'autre part, que les déplacements pour ces motifs rentrent dans le cadre de ce que nous avons décrit au mouvement III sous le nom de *mobilité libre* : ils sont réalisés le plus souvent à des horaires atypiques et avec moins de contraintes que les déplacements liés au travail.

Le contexte du bassin fonctionnel lausannois

Pour mettre en chair le contexte urbain de l'agglomération lausannoise et ses aires d'influence à l'échelle régionale, nous nous basons notamment sur le rapport « Les territoires de nos déplacements » édité par le Canton de Vaud en janvier 2005 (DINF/SM et DIRE/SAT, 2005), qui prend appui sur le suréchantillonnage du microrecensement fédéral sur le comportement en matière de transport de 2000 (OFS/ARE, 2001).

Les résultats de ces travaux statistiques éclairent un certain nombre de phénomènes qui nous semblent essentiels pour notre problématique. Enumérons et commentons brièvement les chiffres les plus pertinents à cet égard :

Mobilité : faits et chiffres

1. Un Vaudois se déplace chaque jour en moyenne pendant 1h30, parcourt 40 kms, les trois quarts en voiture, principalement pour ses loisirs, et marche moins longtemps qu'un Suisse moyen.
2. Les Vaudois des villes parcourent des distances nettement inférieures (34 kms) à celles parcourues par ceux des périphéries (40 kms) et surtout ceux des campagnes (48 kms).
3. Les Vaudois des villes, qu'ils soient au centre ou en périphérie, passent moins de temps à se déplacer que les Vaudois des campagnes (78 contre 87 minutes).
4. Qu'ils habitent au centre, en périphérie ou à la campagne, l'automobile domine chez les Vaudois plus que chez les Suisses en général. Néanmoins il faut relever qu'il y a nettement moins d'automobilistes dans les zones centrales (53% versus 67% en périphérie et à la campagne).
5. Les habitants des zones centrales se déplacent beaucoup plus à pied ou à vélo (33% contre 22% en périphérie et 25% à la campagne).
6. La part des transports publics reste faible (< 10%), même dans les centres (à peine 12%).

Les chiffres de l'**alinéa 1** montrent d'emblée l'importance des distances parcourues et du budget-temps quotidien consacré à la mobilité. On constate immédiatement que la marche, limitée comme elle l'est par ces deux facteurs, ne saurait constituer la panacée pour résoudre d'une fois pour toutes la problématique globale des déplacements à l'échelle du bassin de vie fonctionnel lausannois. En revanche, la prépondérance marquée du motif loisirs devrait nous inciter à réfléchir au rôle que la marche peut jouer au sein des centres mais aussi des périphéries agglomérées pour autant qu'une politique favorisant une localisation pertinente des équipements soit menée avec vigueur.

Les chiffres décrits aux **alinéas 2 et 3** mettent en relief la différence primordiale entre les tissus denses et les tissus dispersés dans leurs conséquences pour l'organisation de nos déplacements, puisque les deux facteurs que nous avons mis en exergue (distances et budget-temps) se trouvent considérablement réduits lorsque la densité favorise le rapprochement relatif des équipements et leur accessibilité. L'**alinéa 3** souligne en particulier qu'au sein d'une agglomération, même en périphérie, on passe moins de temps à se déplacer.

Les chiffres décrits à l'**alinéa 4** montrent à nouveau que si l'automobile reste la référence dominante, elle peut être contrecarrée, du moins dans une certaine mesure, par une politique d'aménagement du territoire favorisant la centralité.

Les chiffres de l'**alinéa 5** montrent le potentiel des modes actifs en milieu urbain, puisque un habitant sur trois au centre et plus d'un sur cinq en périphérie y a recours pour effectuer ses déplacements. Même à la campagne, la marche et le vélo restent attractifs pour un quart des personnes. Un résultat à opposer aux faibles performances des transports publics en termes de part modale décrites à l'**alinéa 6**, y compris dans les centres.

Les motifs de déplacement et l'attractivité des territoires : faits & chiffres

7. Un Vaudois moyen consacre 38% de ses déplacements à ses loisirs, 26% à son travail, 16% à ses achats et 7% à l'accompagnement d'autres personnes. Qu'il habite au centre, en périphérie ou à la campagne, les motifs achats et loisirs suscitent à eux seuls toujours plus de 50% des déplacements.
8. Les déplacements à l'intérieur de chaque territoire sont nettement supérieurs à ceux qui vont d'un territoire à un autre. Ceci est d'autant plus vrai que l'on se trouve au centre.
9. Les zones centrales des agglomérations sont les plus attractives et attirent 28% des flux en provenance de la périphérie et entre 10% et 15% des flux en provenance de la campagne (respectivement des communes-centres et des autres communes). Par ailleurs, l'effet de centralité s'observe aussi à une échelle plus locale, puisque les communes-centres en campagne attirent 12% des flux en provenance des autres communes de campagne, alors que la zone centrale de l'agglomération n'en attire que 3%.
10. Les zones centrales des agglomérations sont celles qui attirent le plus de déplacements de loisirs et ce quelle que soit leur origine (79% en provenance de l'agglomération, 61% en provenance de la périphérie et des communes centres de la campagne, 56% en provenance des autres communes de la campagne).
11. La campagne, quant à elle, et contrairement aux idées reçues, attire peu de flux en provenance de l'agglomération (3% à 4%) pour le motif loisirs.

Les chiffres de l'**alinéa 7** montrent bien la prépondérance des motifs loisirs et achats dans nos déplacements quotidiens, reléguant la part modale du motif travail à un quart uniquement du total de nos

déplacements. Puisque loisirs et achats représentent ensemble plus de la moitié de nos déplacements – 56% selon les chiffres du microrecensement 2005 (OFS/ARE, 2007), les équipements et localisations où ces fonctions prennent corps deviennent des attracteurs de flux considérables. La maîtrise de ces flux devient un enjeu réel dans la priorisation des tentatives d’infléchir les tendances actuelles privilégiant la mobilité individuelle motorisée. Un enjeu d’autant plus fort que les rythmes circadiens et hebdomadaires des loisirs et des achats échappent de plus en plus aux temporalités auxquelles les transports publics tentent de répondre tant bien que mal (Duval, 2001).

Deux caractéristiques des déplacements liés aux achats et aux loisirs se révèlent primordiales pour proposer une alternative non motorisée crédible :

- d’une part, leur volatilité en termes d’horaires, avec pour corollaire une flexibilité plus importante que lors des déplacements pour le motif travail ;
- d’autre part, l’extrême éclatement de leurs localisations temporelles et spatiales, qui rend d’autant plus difficile à mettre en place une chaîne de déplacements satisfaisante en transports publics et favorise plutôt un recours aux modes de transport individuels.

C’est justement pour répondre aux besoins de flexibilité que la marche, en tant que mode individuel, possède, au même titre que la voiture, des atouts considérables. Ce sont des avantages auxquels les transports publics ne pourront jamais prétendre : étant des modes à contrainte horaire, ils sont intrinsèquement conçus de manière inflexible en ce qui concerne l’étendue temporelle de leur desserte.

Nous constatons par ailleurs, et ceci aura tout son impact pour la réflexion en termes d’aménagement du territoire, que l’attractivité des zones centrales pour les loisirs semble bel et bien être une réalité, tant au sein des agglomérations qu’au sein de communes-centres qui structurent la campagne. Ces résultats soulignent *l’intériorité des flux (alinéa 8) et le rôle attractif joué par les centralités (alinéas 9, 10 et 11)*. Ils contribuent à asseoir notre point de vue sur le rôle primordial que jouent les « centralités périphériques » dans la structuration des territoires diffus. Leur bonne localisation est donc à la fois un enjeu et une opportunité pour infléchir les comportements mobilitaires vers une durabilité accrue.

Dans cette perspective, il paraît payant de privilégier la tendance déjà observable à la concentration des déplacements liés aux achats et aux loisirs dans les zones centrales denses, en créant notamment des clusters marchables reliant les divers équipements qui permettent leur accessibilité en tout temps dans l’ordre que l’on souhaite et qui est personnelle à chacun. La flexibilité des chaînes de déplacements est ici de mise, et la marche permet aux individus de choisir en toute liberté son itinéraire et ses horaires.

Néanmoins, nous ne devons pas perdre de vue les deux grandes limites de la marche déjà énoncées, à savoir les distances à parcourir et le budget-temps pour le faire. Même si la vitesse et le respect des horaires jouent un rôle moins important pour les motifs d’achats et de loisirs que pour le motif travail, l’essor de la marche reste conditionné par ces deux facteurs. Pour limiter leur impact négatif sur le degré de marchabilité des grands territoires, les collectivités se doivent de pratiquer une politique cohérente de concentration des équipements d’achats et de loisirs dans un rayon facilement atteignable à pied au sein

de périmètres relativement circonscrits, au maillage dense et présentant un minimum de coupures surfaciques et linéaires. Ceci ne va pas sans contraintes dans un milieu qui, pour être diffus, n'en est pas moins déjà fortement bâti et conçu avant tout pour une accessibilité routière.

Le service de la mobilité du canton de Vaud a mis en place dès le début des années 2000 une politique de localisation des équipements qui tient compte à la fois de leurs fonctions, leur impact sur les flux de déplacements et leur accessibilité. Cette politique, dite « ABC », a été appliquée tout d'abord aux Pays-Bas. Elle cherche à minimiser les externalités négatives liées à des localisations peu judicieuses en suivant le principe « du bon équipement au bon endroit » (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005).

La proximité, une valeur sûre pour structurer les bassins de vie fonctionnels ?

Le Canton de Vaud émet l'hypothèse de l'organisation de son territoire en une vingtaine de régions de proximité, qui seraient autant des bassins de vie structurés par un centre régional. Ces régions ont été regroupées en quatre catégories : la région de Lausanne, les régions sous l'aire d'influence de Lausanne, celles sous l'aire d'influence de Genève, et finalement celles qui échappent à l'influence de ces deux grandes agglomérations. A l'échelle régionale nous retrouvons les deux phénomènes relevés précédemment, à savoir :

- la prédominance des flux internes (les flux restent majoritairement contenus au sein d'une même région) ; et
- l'attraction prépondérante des centralités régionales, supplantées uniquement lorsque les régions se retrouvent dans l'aire d'influence directe d'une « super-centralité » comme Lausanne ou Genève.

Si nous analysons maintenant dans le détail les chiffres pour l'agglomération lausannoise, nous pouvons constater qu'ils confirment les tendances déjà observées pour le canton de Vaud dans son ensemble. En ce qui concerne la prédominance des flux internes, nous pouvons relever qu'à nouveau les échanges restent de manière prédominante cantonnés à l'intérieur de chaque territoire. Au total, ces déplacements internes représentent 60% de tous les déplacements, avec grosso modo la moitié de ceux-ci sur Lausanne et respectivement un quart sur la couronne et le quart restant sur la périphérie. De manière globale les flux internes à l'agglomération sont largement dominants (81%) alors que les échanges avec l'extérieur sont limités (19%). Les échanges avec la « super-centralité » de Lausanne représentent à eux seuls la moitié de tous les échanges entre tous les territoires qui composent l'agglomération.

En ce qui concerne la distribution des modes de transport, nous pouvons remarquer que si la voiture continue de dominer en 2000 dans l'agglomération de Lausanne (47.7%), les modes actifs représentent tout de même à cette échelle 36.2% des déplacements, contre 11.6% en transports publics (OFS/ARE, 2001). Evidemment ces parts diminuent en couronne (respectivement 20% pour la marche et 8% pour les transports publics) et en périphérie (16% pour la marche et 6% pour les transports publics) alors que l'usage de la voiture augmente (respectivement 71% en couronne et 76% en périphérie).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Nous pouvons encore constater, à l'échelle de l'agglomération lausannoise comme des autres agglomérations suisses, une évolution très favorable de la part modale de la marche entre 2000 et 2005. Celle-ci a gagné 11 points, passant de 36.2% à 48%. Ce transfert a été gagné sur la voiture, qui pendant ce temps a perdu 10 points, passant de 47.7% à 38%. Les transports publics restent stables à 12% (OFS/ARE, 2007).

Ces chiffres nous montrent encore une fois le rôle essentiel de la morphologie territoriale et en particulier les effets de centralité sur le choix modal (Diana et Mokhtarian, 2009 ; Flitti et Piombini, 2003 ; Lavadinho et Lensel, 2010a). Les conclusions du rapport « Les territoires de nos déplacements » vont d'ailleurs en ce sens : « Sans nier l'importance d'autres facteurs fondamentaux tels que l'évolution de la répartition du temps de travail ou l'impact du prix du foncier sur telle ou telle localisation, on peut affirmer que l'on ne se déplace pas de la même manière si l'on réside au cœur d'une agglomération, dans sa périphérie ou dans un centre régional » (DINF/SM et DIRE/SAT, 2005).

Les chiffres que nous venons d'analyser montrent bien le contraste, au sein des agglomérations, entre un centre facilement accessible et connecté où la voiture peut être avantageusement remplacée par la marche et le vélo, et une périphérie où l'usage de la voiture est beaucoup plus répandu et où les modes actifs perdent en attractivité. Cette perte d'attractivité est due non pas uniquement à des distances plus importantes, mais surtout au non-respect total ou partiel de quatre critères importants que nous avons pu identifier dans nos propres recherches et dans la littérature existante, auxquels doivent satisfaire les environnements périphériques qui aspirent à la marchabilité :

- L'existence d'agrafes urbaines assurant la continuité des réseaux piétonniers
- La constitution de clusters de marchabilité autour de centralités périphériques, caractérisés par des niveaux de diversité d'intensité qui les rendent attractifs aux yeux des piétons
- La structuration de la mobilité en périphérie par l'itération « proximité & connectivité »
- Le renforcement de l'accessibilité piétonne aux interfaces multimodales et aux attracteurs

Nous estimons que c'est là que résident les véritables enjeux pour déployer une politique de promotion de la marche à l'échelle des grands territoires : elle se doit de dépasser les opérations classiques de requalification des centres pour s'attaquer au véritable problème qu'il faut résoudre actuellement, celui des mobilités périphériques.

A l'échelle des grands territoires, le défi est alors d'arriver à étendre en périphérie ce qui est d'ores et déjà une réalité dans les centres : la concentration des flux piétonniers pour des motifs liés aux achats, aux loisirs et à la culture. Si le constat de la délocalisation de ces activités en périphérie est désormais acquis (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011), il importe de réfléchir sérieusement au choix de localisation de ces implantations, qui sont cruciales en termes d'attractivité pour les territoires diffus, encore plus que pour les territoires denses.

Comment procéder à ces délocalisations non pas en ordre dispersé, mais de manière assez concentrée pour créer de véritables centralités périphériques ? Nous pensons que l'enjeu réside dans la création de

« clusters de marchabilité » : des secteurs qui regrouperaient un nombre élevé d'attracteurs dans un périmètre assez restreint pour justifier une accessibilité à pied, complétés par une desserte efficace par les transports publics. Maximiser l'utilité de cette desserte pour les citoyens marcheurs implique de sortir d'une logique uniquement radiale de liaisons centre-périphérie, pour prendre en compte également des dessertes de proximité périphérie-périphérie entre des territoires proches dont les équipements seraient complémentaires. De surcroît, et au-delà d'une politique de localisation des équipements qui détermine les destinations, il faudrait également repenser une politique de maillage territorial qui soit cohérente avec les besoins des réseaux piétonniers. Car c'est le chemin, autant que le but, qui conditionne le choix modal en faveur de la marche. Nous faisons référence ici au caractère intrinsèquement texturant de la marche (voir la section dédiée à ce concept au sein du mouvement II). Car contrairement aux modes motorisées, la marche n'a pas lieu dans un contexte réticulaire qui se trouverait en totale isolation du territoire traversé. Elle se déroule au contraire à chaque instant en prise continue avec l'univers environnant.

CONCLUSION : TROIS ENJEUX POUR ASSURER LA MARCHABILITE DU BASSIN LAUSANNOIS

Pour conclure cette section, nous allons recapituler les **trois enjeux** quant à la marchabilité du bassin fonctionnel lausannois illustrés par les statistiques que nous venons d'analyser, portant sur les usages des Lausannois et des Vaudois dans leur ensemble.

Le premier enjeu concerne la pertinence d'instaurer un contexte urbain favorable à la promotion de la marche à l'échelle des grands territoires, alors que les usages ne semblent *a priori* pas s'y prêter (taux de motorisation important chez les suisses, usages forts de la voiture chez les vaudois, y compris au sein de l'agglomération lausannoise). Nous avons montré cependant que la notion de centralité, que l'on pouvait croire morte en ces temps d'étalement urbain accéléré (Cattin, 2006 ; Wiel, 2010), reste d'une étonnante actualité (Da Cunha, 2010) et s'avère être à la fois un vecteur de concentration des déplacements et une dimension essentielle pour l'attractivité d'un territoire (Damon et Cusin, 2010).

L'attractivité des centralités ne se dément pas même pour des pratiques réputées occasionnelles et dispersées, comme celles liées aux achats, aux loisirs et à la culture. C'est plutôt à la délocalisation de ces activités en périphérie (Lavadinho et Lensel, 2010a) et à leur degré d'accessibilité lacunaire à pied et en transports publics qu'il faudrait imputer le plus fort usage de la voiture pour ce type de déplacements.

Plus encore qu'au facteur distance, c'est aux déficits liés à l'accessibilité des « centralités périphériques » et aux lacunes dans les représentations mentales liées à la visibilité défaillante de leurs localisations au sein de territoires diffus (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b) que nous pouvons imputer un usage accru de la voiture, dont l'usage se révèle plus facile à négocier sur terrain relativement inconnu.

Lorsque les territoires périphériques sont structurés par une centralité forte, comme le démontre le découpage du canton par régions de proximité, cette centralité concentre les flux de déplacements et permet à nouveau à la marche d'éclore. Cette notion de proximité à l'échelle régionale, tout en ayant ses limites, nous semble une piste innovante qui peut être porteuse si le canton saisit les tendances déjà à l'œuvre et choisit de les affirmer par des choix de localisation judicieux qui permettent de structurer la mobilité en jouant la carte de la proximité par le biais de l'aménagement différencié de ses territoires en fonction de ces diverses centralités régionales.

Nous avons également pu éclairer l'importance du phénomène d'intériorité des flux, qui se révèle être une véritable aubaine pour l'organisation des déplacements puisqu'il indique bien que de manière générale les choix de déplacement des individus privilégient la proximité, et ce quelle que soit l'échelle du territoire considérée. La centralité du territoire étant recherchée par les usagers eux-mêmes, il est possible, du moins en théorie, de s'appuyer sur cette intériorité des flux pour les concentrer en agissant sur le renforcement de cette centralité.

Vu que la structuration d'un territoire diffus par des « centralités périphériques » dépend fortement du renforcement de leur accessibilité par le principe d'itération « proximité & connectivité », il est essentiel

de privilégier une armature basée à la fois sur des axes forts de transports publics et un maillage plus serré dédié aux modes actifs (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h). Ici se pose notamment la question du renforcement des liaisons dites « de ceinture », qui concernent les déplacements périphérie-périphérie, par opposition aux liaisons dites « radiales », qui concernent les déplacements périphérie-centre. Ces dernières ne constituent pas la panacée du point de vue des usages des habitants des zones périphériques, loin s'en faut. C'est justement car les habitants privilégient la proximité qu'ils expriment plutôt une préférence croissante pour des équipements dédiés aux achats, aux loisirs et à la culture qui soient eux-mêmes situés en périphérie, mais une périphérie finalement assez proche, puisque ces déplacements, comme nous l'avons vu, obéissent au principe de l'intériorité des flux.

La problématique de réseaux marchables reliant des équipements au sein d'un même périmètre périphérique ou reliant entre eux des périmètres périphériques contigus se pose dès lors avec insistance, pour venir compléter par une irrigation fine des territoires le maillage trop grossier de la desserte en transports publics. En effet, les distances à parcourir à pied pour accéder à ces « centralités périphériques » sont plus souvent qu'on ne le croit acceptables, pourvu que les quatre critères que nous avons identifiés plus haut comme des préconditions à la marchabilité soient respectés lors de la création ou de l'amélioration des réseaux piétonniers qui relient ces attracteurs aux secteurs d'habitat et d'emploi.

Le deuxième enjeu concerne le choix des centralités à renforcer au sein des territoires périphériques. Il nous semble à cet égard judicieux, lors du choix des « clusters de marchabilité » à créer ou à renforcer en périphérie, de tenter d'agir en priorité sur les courts trajets où la marche est déjà concurrentielle et qui représentent tout de même un pourcentage non négligeable des déplacements en voiture (environ 1 sur 4) (WALCYNG, 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Sauter et al. ; 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; ACTIVE ACCESS (à paraître)).

Dans ce contexte, il fait sens de renforcer l'attractivité de la marche là où les centralités sont déjà opérationnelles et où sa part modale, au demeurant déjà non négligeable, pourrait encore croître. En effet, le potentiel pour transférer à la marche la part modale des courts déplacements effectués actuellement en voiture reste fort, même dans les communes-centre et *a fortiori* dans la « supercentralité » de Lausanne, où l'usage de la voiture reste relativement élevé avec 38% des déplacements en 2005, à comparer aux 33% à Genève (OFS/ARE, 2007) et aux 10,5% à Bilbao (CAV, 2007). Le potentiel de report modal est donc loin d'être épuisé, si l'on considère que la majorité de ces déplacements s'effectuent au sein même de la commune de Lausanne, où les distances restent pour une grande part négociables à pied.

Si la topographie joue un rôle dissuasif non négligeable à Lausanne, ce facteur peut être largement compensé par des aménagements adéquats, comme le montre par exemple les « escalators de quartier » installés par les autorités métropolitaines de Hong Kong ou les ascenseurs publics installés par l'Ayuntamiento de Bilbao pour vaincre les pentes importantes qui donnent accès à leurs quartiers résidentiels. Le problème ne réside pas tant dans la faisabilité technique des solutions, que dans la visibilité et la qualité des agencements. Ceux-ci doivent assurer la continuité (physique et mentale) du

réseau (Hillman, 2001) malgré les ruptures topographiques. La Ville de Lausanne a entamé un premier pas prometteur dans ce sens avec la création de la Promenade de la Ficelle sur les voies couvertes du métro M2 entre la gare de Lausanne et le port d'Ouchy, haut lieu touristique et centralité de loisirs d'importance régionale.

Nous pouvons donc conclure que si l'on veut infléchir la tendance du « tout à l'automobile », il importe de pondérer judicieusement les rapports coûts-bénéfices de certaines liaisons et de certaines localisations en fonction de leur apport au réseau piétonnier dans son ensemble et à la cohérence globale des localisations aux diverses échelles considérées.

Cette considération nous amène à notre **troisième enjeu, qui cherche à déterminer l'efficacité et l'efficience d'une telle politique de promotion de la marche**. Une politique proactive de promotion de la marche permet, comme nous l'avons vu en introduction de ce chapitre, des *trade-offs* importants du point de vue de la durabilité économique, sociale et environnementale, tout en permettant aux collectivités de marquer des points dans leur combat contre la sédentarité. Néanmoins, à cette échelle, une telle politique ne peut se concevoir en isolation des autres politiques à incidence spatiale, car la marche seule reste limitée dans sa portée pour résoudre la problématique globale des déplacements au sein des grands territoires.

Promouvoir la marche, oui, mais pas n'importe où et n'importe comment. Il s'avère crucial, pour une politique de promotion qui se voudrait efficiente, de pondérer les coûts d'investissement dans l'aménagement du réseau piétonnier¹⁰⁹ avec les résultats escomptés. Or, et c'est là « le nerf de la guerre », nous n'avons pas une idée claire des gains en termes de report modal de la voiture vers la marche. La question n'est jamais posée en ces termes dans les enquêtes et les microrecensements sur la mobilité.

Nous pouvons faire le constat, positif, des progrès récents dans la saisie statistique des comportements de mobilité, puisque les microrecensement incorporent depuis 2000 le comptage et l'analyse des étapes du déplacement, faisant ressortir avec plus de clarté la marche des courtes distances au sein d'une chaîne intermodale. Cependant, une analyse fine du pourquoi et du comment de ces étapes reste à faire. Le screening des déplacements néglige cette analyse détaillée des courtes distances et donne encore trop la prépondérance aux kilomètres parcourus, tant dans la récolte que dans l'analyse des données. Pour pallier ces lacunes, la Confédération suisse réfléchit actuellement à la possibilité de construire des indicateurs statistiques qui mesurent plus finement les comportements liés aux modes actifs (Wüthrich et al., 2005).

Dans l'hypothèse où l'on commence à étudier de plus près ces courts déplacements pour lesquels la marche est hautement concurrentielle face à la voiture, il faudrait tenir compte de facteurs qui ne se réduisent pas à des questions objectives de distance ni de budget-temps (De Palma et Fontan, 2001), mais impliquent de considérer des aspects subjectifs liés à la perception du chemin à parcourir, perception qui

¹⁰⁹ Ces coûts restent relativement minimes en comparaison de ceux encourus lors du développement des réseaux de transports publics ou même de pistes cyclables, sans parler des coûts colossaux engendrés par la moindre modification du réseau viarie ou la refonte d'infrastructures lourdes comme le rail.

se révèle fondamentalement différente selon le mode de transport choisi. En effet, un kilomètre en voiture et le même kilomètre à pied diffèrent fondamentalement dans leur vécu, du fait que la marche implique une forte texturisation du trajet que ne connaissent pas les modes motorisés.

Cependant force est de constater qu'encore actuellement les planificateurs urbains et en transport négligent le plus souvent le fait que pour être efficace, un réseau piétonnier urbain se doit d'être conçu de manière au moins aussi exigeante en termes de continuité (Hillman, 2001), d'accessibilité et de perméabilité que ne l'ont été conçus jusqu'à présent les réseaux de transport motorisés.

Tant que la politique de promotion de la marche de l'agglomération lausannoise en restera aux bonnes intentions sans s'attaquer de manière volontariste à la mise en place de ces réseaux, parler de son efficacité nous semble prématuré. Lorsque la réalisation de ces réseaux piétonniers sera à un stade avancé qui permette de parler d'une ville véritablement « branchée » sur la marche¹¹⁰, la question de l'évaluation d'une telle politique publique de promotion de la marche pourra alors se reposer dans toute sa pertinence en termes d'efficience et d'efficacité.

Une comparaison fondée pourrait également avoir lieu avec les politiques de promotion du vélo ainsi que celle des investissements dans le réseau de transports publics, de manière à pouvoir clarifier les gains obtenus par leur complémentarité dans une perspective globale de multimodalité, afin d'assurer une mobilité urbaine plus durable.

En conclusion, nous voulons souligner l'importance que revêt à nos yeux, la coordination des politiques des transports et de l'aménagement du territoire dans une perspective de renforcement de la marchabilité à l'échelle des grands territoires. La politique de promotion de la marche est particulièrement dépendante d'une politique d'aménagement respectueuse des contraintes et des potentialités du territoire traversé, et l'on ne peut faire l'impasse sur les questions d'urbanisme lorsqu'on tente d'agir sur des flux piétonniers.

Loin d'être une conséquence inexorable de l'étalement urbain, ces flux correspondent *in fine* toujours à un choix individuel de se déplacer ou non à pied. Au-delà des questions liées aux distances à parcourir et aux budgets-temps pour le faire (De Palma et Fontan, 2001), ce choix est fortement sensible aux ruptures, aux obstacles et aux détours rencontrés en chemin. Un choix où chaque mètre de trottoir ou de façade, chaque carrefour, chaque signe de sociabilité compte. Un choix où il ne suffit pas de mettre à disposition un réseau d'infrastructures, mais où il s'agit aussi d'*ouvrir un espace* au sein de la carte mentale des

¹¹⁰ A l'instar par exemple de Londres, où la volonté politique exprimée dès le début des années 2000 par le Maire Ken Livingstone de devenir une « most walkable city by 2015 » s'est concrétisée par un investissement conséquent de moyens financiers et humains qui ont déjà permis ces dernières années la réalisation à un rythme soutenu d'infrastructures améliorant de manière tangible le réseau piétonnier. Citons notamment la construction de ponts et de passerelles dédiés aux piétons, le réaménagement de quais, de parcs publics et d'interfaces multimodales, l'amélioration des conditions de marchabilité de rues et d'intersections qui connaissent de forts flux piétonniers, l'aménagement de plus de 600 kms de promenades piétonnes dans le Grand Londres et, pour finir, la conception d'une signalétique piétonnière unifiée à l'échelle métropolitaine. Les efforts d'amélioration des réseaux piétonniers se poursuivent toujours aujourd'hui, notamment dans la perspective de l'accueil des Jeux Olympiques en 2012. Le maire actuel, Boris Johnson, poursuit également avec vigueur une politique d'amélioration de l'accessibilité de la métropole londonienne. Dans ses propres mots : « I want to deliver those changes that Londoners, and visitors to the city, tell us they want to see: a cleaner city with safer streets, better transport, and good quality affordable housing ». Boris Johnson vient ainsi de débloquer en août 2011 un fond de 50 millions de £ pour la régénération des centralités de la capitale londonienne. Source : sites web du Mayor of London (<http://www.london.gov.uk>) et de Transport for London (<http://www.tfl.gov.uk>).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

citadins pour que les représentations de ces réseaux marchables puissent prendre forme aussi dans les tissus diffus et peu lisibles de la périphérie. Un choix, donc, qui se fera beaucoup plus en fonction du potentiel d'urbanité du territoire qu'en fonction de son potentiel premier de mobilité. L'enjeu de la marchabilité touche ici clairement aux limites de jointure entre réseaux et territoires, entre infrastructures et pratiques, entre mobilités et urbanités. C'est justement pour ces raisons que nous estimons que cet enjeu résume clairement les défis que pose la mobilité aux agglomérations, au tournant de ce XXI^e siècle qui se veut à la fois urbain et durable.

LA MARCHÉ DANS LES GRANDS TERRITOIRES : UN SAUT D'ÉCHELLE

L'être humain est en mouvement. Il migre, nomadise, circule, rêve... Par conséquent, ce n'est pas son implantation en un lieu fixe qui, du coup, ferait « territoire », qui exprimerait sa condition d'humain, mais les rythmes et les temporalités qu'il adopterait et dont ce lieu serait imprégné.

Thierry Paquot

INTRODUCTION

Le déplacement du curseur, en termes de réflexion urbanistique, vers la question du traitement des grands territoires pose du même coup la question de comment envisager la marche urbaine à ces nouvelles échelles, alors qu'elle semblait jusqu'à présent devoir rester un pur produit de la proximité ?

Nous défendons ici la position inverse, à savoir qu'au contraire la marche se révèle heuristique pour penser les grands territoires. Les équipes d'architectes, urbanistes et paysagistes qui s'y emploient ne s'y trompent pas lorsqu'ils la prennent comme socle premier de leur engagement, *corporel* autant qu'intellectuel, envers la grande échelle. Celle-ci n'est jamais, malgré sa démesure, que le creuset de nouvelles terres qui émergent de nos quotidiens, et cette quotidienneté la relie de façon fondamentale à la marche, elle-même par définition l'apanage du quotidien urbain. Pour alimenter leurs esquisses, ces concepteurs de nouveaux mondes urbains vont même jusqu'à prendre la marche comme le geste qui scande et la mesure qui compte, dans un monde qui ne connaîtrait pourtant que vitesse et verticalité. La marche devient pour eux le moyen privilégié pour arpenter des périphéries aux contours flous, des villes diffuses aux potentiels méconnus et en faire ressortir autant les faiblesses que les qualités. Cette marche, enfin, devient le liant qui permet de couture, d'agrafer les diverses strates de ces territoires épars, en imbriquant plutôt qu'en superposant leurs multiples épaisseurs spatiales et temporelles.

Réconcilier « le banal » de la vie urbaine, qui tient dans le fait de passer incognito les clés de sa réussite, avec l'échelle des grands territoires, dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne passe pas inaperçue, voilà le défi auquel doivent répondre les professionnels de l'urbain (Despresle et al., 2008) lorsqu'ils adoptent la posture de la marche urbaine comme un moyen d'injecter à *hauteur d'homme* des éléments signifiants. Loin de rester des abstractions sur des plans, ces éléments ayant trait à la marchabilité forcent le dessin à sortir de son cadre pour fabriquer du rêve, de la vie, du désir, bref, tout ce qui fait advenir la forme urbaine dans sa concrétude, au plus près des urbains que nous sommes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Tout en assumant notre *condition urbaine*, pour emprunter le titre de l'ouvrage d'Olivier Mongin (2007 (1^{ère} éd. 2005)) et tout en chérissant nos rêves d'Icare pour une mobilité hors sol, nous n'en restons pas moins des êtres fondamentalement bipèdes dont la relation au monde se fonde sur une appréhension pedestre de ce qui nous entoure. C'est là, au cœur de la marche, que se trouve le fil d'Ariane qui a le pouvoir de nous projeter viscéralement, si l'on ose dire, dans les futurs de ces territoires en devenir.

C'est justement sa faculté de toujours ramener à *l'ici et maintenant* qui offre à la marche un pouvoir fédérateur. Des visions on ne peut plus différenciées trouvent ainsi des marges de manœuvre pour s'aligner autour d'une expérience on ne peut plus commune. En effet, quelle expérience plus fondamentalement partagée que celle de se mouvoir, le monde accroché à nos pieds ? Voilà qui confère à la marche toute sa puissance pour penser les grands territoires.

Les chapitres qui vont suivre nous permettront, en revisitant les différentes approches expérimentées à Genève et Bilbao, de comprendre comment la marche peut prendre toute sa place dans ce type de démarches réflexives, qui se révèlent amples et complexes, à la fois par la dissimilitude des espaces qu'elles recouvrent que par les différents choix stratégiques quant au temps : le temps long de la planification genevoise, dont les réalisations avancent par petits pas au gré des opportunités ; le temps court des projets urbains biskayens, dont la boulimique mise en œuvre répond à l'urgence d'une mutation qui ne pouvait pas attendre, ni dans les pratiques ni dans les esprits.

Après la réalisation de la première phase de la planification du Plan-Piétons de 1995 à 2005, la Ville de Genève connaît désormais une vitesse de croisière en termes de réalisations. La Ville garde cependant une veille active notamment sur les questions de maillage urbain, en imposant à tout nouveau projet d'urbanisation sur son territoire une prise en compte d'un maillage fin offrant un haut degré de perméabilité qui favorise l'accessibilité piétonne à ces nouveaux quartiers, qu'ils soient érigés *ex nihilo* ou, comme c'est plus couramment le cas, régénérés à partir de tissus plus anciens d'anciennes zones pavillonnaires qui font l'objet de densifications.

Si la nouvelle vocation culturelle de la Métropole de Bilbao a su, en redonnant un sens au développement urbain, freiner quelque peu les ardeurs de reconstruction et offrir plus de place à la concertation, les opérations se poursuivent à Bilbao selon un rythme soutenu et leur extension spatiale qui se poursuit toujours plus loin vers les lisières de l'agglomération. Dans le cas de Bilbao, contrairement à ce qui s'est passé pour Genève, le projet a clairement primé sur la planification. La réflexion sur des instruments formels de planification piétonne et la prise en compte de ses complémentarités avec les transports publics dans le cadre de la vision d'une ville multimodale sont des préoccupations qui ont surgi plutôt tardivement dans le processus entamé dès 1992 – 2004 pour le *Plan de Movilidad*, 2006 pour le *Plan de Calles amables* et le Plan de *Seguridad Peatonal*, 2008 pour le *Libro Blanco sobre el Transporte Público en Bilbao y su entorno* et le rapport sur la *Movilidad, Desigualdad social y Medio ambiente, un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao*, qui a émis des propositions concrètes pour ouvrir la porte à un

Plan de Péatonalización proprement dit. Le *Plan Director Municipal de Accesibilidad*¹¹¹ est quant à lui continuellement mis à jour par le Département municipal des Travaux et Services, en tenant compte des demandes émises par la population.

Un autre point où les deux exemples divergent est celui de la direction du processus qui concerne le jeu d'acteurs : plutôt *bottom-up* dans le cas genevois et *top-down* dans le cas bilbaïen. En effet, et contrairement à ce qui s'est passé pour Bilbao, où les instances supérieures (Europe, Etat central espagnol, Gouvernement basque) ont été le moteur principal des investissements, et où l'implication de la municipalité de Bilbao s'est vu renforcée au fil des années, la Ville de Genève a initié seule son processus de réflexion sur la marchabilité, sans l'appui et devant même faire face au grand scepticisme de la majorité de droite du gouvernement cantonal. Ce n'est que récemment qu'elle a passé la main aux instances supérieures. Actuellement, les politiques de promotion de la marche sont désormais portées également par le Canton et par l'Agglomération franco-valdo-genevoise.

¹¹¹ Source : site de la municipalité de Bilbao <http://www.bilbao.net/> ; page dédiée à la thématique « Accesibilidad en la ciudad ».

GENEVE : LES PAS QUI MENENT VERS UNE PLANIFICATION COHERENTE

Les formes des villes, qu'elles aient été pensées ou qu'elles aient résulté plus ou moins spontanément de dynamiques diverses, cristallisent et reflètent les logiques des sociétés qu'elles abritent.

François Ascher

INTRODUCTION : LES ETAPES D'UNE PROMOTION DE LA MARCHE URBAINE

Le cas de Genève illustre bien une approche de la marche urbaine qui part de la planification pour aller vers les réalisations. Il s'agit là d'une démarche logique, mais qui peut prendre plus de temps au niveau de la mise en œuvre des mesures concrètes, car ces dernières connaissent un certain nombre de préalables en termes de procédure.

Le fait de passer du territoire de la ville à celui de l'agglomération pose le même problème : c'est innovant, c'est bienvenu du point de vue de l'utilisateur et de la logique de ses pratiques de l'espace, mais cela accentue nettement les délais de mise en œuvre pratique des mesures d'encouragement à la marche urbaine.

Dès le milieu des années 1990, bien avant que ce mouvement gagne la majorité des villes européennes, Genève a élaboré une démarche de planification ambitieuse en faveur de la marche à l'échelle de l'ensemble de la ville et en collaboration avec les communes limitrophes. Le plan directeur des chemins pour piétons, ou Plan-Piétons, comme il est le plus souvent nommé, a depuis fait école au sein des réseaux qui se font l'écho des bonnes pratiques européennes en faveur des piétons.

Planifié dès 1995, voté par le Conseil municipal de la Ville de Genève en 2001 et approuvé par le Conseil d'État du Canton de Genève en 2004, ce Plan-Piétons couvre l'ensemble du territoire de la ville. Il prolonge également les cheminements vers certaines communes de la couronne genevoise. Dix ans après le début de sa mise en œuvre, un premier bilan a montré des résultats tangibles, puisqu'un peu plus de la moitié des mesures prioritaires ont déjà été réalisées dans les différents quartiers-cible. L'évaluation de l'acceptation de la part de la population montre de surcroît une bonne réception de ces mesures, qui sont globalement bien appréciées par les usagers (Lavadinho, 2004 ; Lavadinho, 2010a).

Le mouvement lancé ne s'est pas arrêté en si bon chemin ; il a au contraire ouvert la voie à des réflexions postérieures à diverses échelles. Tout d'abord par un effet d'émulation qui a su conquérir d'autres communes de la région genevoise. Ensuite, plus récemment, par une prise en considération affirmée de la thématique piétonne à la fois dans le Plan cantonal de la mobilité douce et dans le Projet d'Agglomération

franco-valdo-genevois. Les mesures de promotion de la marche à plus large échelle incluent désormais l'amélioration des réseaux piétonniers au niveau cantonal et la réalisation de la « Ligne Verte », une coulée verte de plus de 22 kms qui traversera l'ensemble du territoire de l'agglomération, en s'appuyant notamment sur les futures haltes structurantes du CEVA¹¹².

¹¹² Le CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) est la nouvelle liaison ferroviaire de type RER qui reliera à l'horizon 2017 la gare centrale de Genève – la gare Cornavin exploitée par les CFF, aux gares françaises des Eaux-Vives et d'Annemasse, exploitées par la SNCF.

LE PLAN-PIETONS : UNE PLANIFICATION EXCEPTIONNELLE PAR SA METHODE ET SA DUREE

La Ville de Genève a su se doter d'une planification piétonne dont l'exemplarité s'appuie avant tout sur un jeu d'échelles inédit, allant de l'espace ordinaire de la rue et du quartier à l'agglomération dans son ensemble. Cette imbrication des niveaux d'intervention, si elle se révèle plus complexe à réaliser, crée des synergies importantes qui se traduisent par une meilleure perception de la politique auprès de la population (Lavadinho, 2004). Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève jusqu'en 2010, responsable de la conception et de la mise en œuvre du Plan-Piétons, détaille ces différentes échelles dans un entretien qu'elle nous a accordé en 2008 lors de la rédaction du dossier spécial « Marcher » pour la revue Urbanisme : « Cela va de l'aménagement d'un chemin qui doit rejoindre un quartier de logements à une école, en passant par l'ensemble des mesures qui doivent être planifiées pour un quartier en zone 30 km/heure, ou pour mettre en place un parcours de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération qui tisse des liens entre certaines communes de la rive gauche avec d'autres de la rive droite, par exemple » (Lavadinho, 2008c, 2008d).

Aujourd'hui, avec un recul de plus de 15 ans, nous pouvons affirmer que le fait d'avoir su intégrer des mesures de détail à une vision globale de promotion de la marche a grandement contribué au succès du Plan-Piétons. Au départ pourtant, le pari d'une vision intégratrice semblait très ambitieux. La démarche considérée par beaucoup comme expérimentale n'a pas été sans quelques hésitations. Elle a pâti de la lenteur qui caractérise souvent les tâtonnements en territoire inconnu. De fait, la planification piétonne restait à cette époque un continent largement inexploré : les actions de la plupart des villes au cours des décennies précédentes se résumaient le plus souvent à des améliorations ponctuelles, sans vraiment concevoir une vision d'ensemble à l'échelle de tout le territoire.

La lente émergence d'un contexte favorable aux piétons

Entre les années 60 et 80, à l'instar de la plupart des autres villes suisses et européennes, Genève s'est essentiellement développée en fonction de la voiture, tandis que les aménagements piétonniers et cyclistes devenaient progressivement les parents pauvres de la planification des transports.

Le début des années 90 a marqué un tournant dans l'orientation des politiques publiques de la Ville, avec une volonté politique forte de répartir plus équitablement l'espace public entre ses différents usagers, afin de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports publics dans le centre-ville et dans les quartiers. Cette volonté s'est vue renforcée par la mise en place d'un **agenda 21 local** (voir l'encadré ci-après) comportant des objectifs précis qui favorisent la mobilité douce, par le biais notamment de la requalification de l'espace public.

L'agenda 21 local de la Ville de Genève

Les grandes lignes directrices de l'agenda 21 local de la Ville de Genève comportent douze volets pour agir en faveur d'un développement durable du territoire, dont trois vont explicitement dans le sens d'une requalification de l'espace public en faveur des piétons, et l'encouragent par des objectifs spécifiques mentionnés dans les fiches d'action.

Sous le volet **Habitat et aménagement urbain**, il est mentionné qu'il faut, du point de vue du développement durable:

→ Donner aux habitants les moyens d'agir, en interaction avec leurs élus et les spécialistes, afin que les conditions politiques, institutionnelles, sociales et culturelles soient satisfaites pour eux et équitables pour tous.

→ Privilégier la mixité fonctionnelle et sociale, ce qui permet de réduire les besoins de déplacements.

→ Reconquérir les espaces publics, qui ont à la fois une fonction sociale et une fonction écologique lorsqu'il s'agit d'espaces verts, à partir de la constitution de réserves foncières.

Dans ses **Visions pour Genève 2020** concernant ce volet, la Ville de Genève spécifie les deux objectifs suivants en rapport avec la promotion de la marche urbaine :

La mise en œuvre du plan directeur des chemins pour piétons veut, progressivement, créer un réseau de parcours et de points de rencontres pour les chalands, les enfants et leurs parents, les personnes âgées, ainsi que tous les autres usagers de la ville.

Dans le prolongement des lieux d'habitat et d'activités, ainsi que du réseau de transports collectifs, il faut développer les places piétonnes, zones de rencontres et passerelles qui permettent aux habitants de parcourir leur ville, tranquillement, au fil de l'eau ou à l'intérieur des quartiers et redonner aux espaces publics leur rôle social d'échanges qui fait si souvent cruellement défaut.

Sous le volet **Transport et Mobilité**, la Ville de Genève met encore en exergue la conception et la mise en œuvre du Plan-Piétons, et plus spécifiquement son encouragement à l'essor de la mobilité douce.

Sous le volet **Culture**, le nombre élevé de fiches d'actions affiche une volonté politique claire de conserver et de mettre en valeur le patrimoine dans toutes ses dimensions, et notamment la projection identitaire.

C'est dans ce contexte général favorable à l'écomobilité que le Plan-Piétons a pris son essor.

En édictant le 4 octobre 1985 **la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre** (voir encadré ci-après), qui concrétisait les objectifs généraux de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979, la Confédération suisse avait déjà su donner une impulsion décisive aux cantons et aux communes. En effet, les cantons et les communes ont depuis lors l'obligation d'établir des plans de réseaux de chemins pour piétons et de randonnée pédestre, puis d'assurer leur aménagement et leur conservation.

Par ailleurs, diverses préoccupations environnementales liées à la qualité de l'air et à la protection contre le bruit, dont les mesures à Genève dépassaient régulièrement les limites admises par les textes fédéraux régulateurs (Ordonnance sur la protection de l'air – OPair et Ordonnance sur la protection contre le bruit – OPB), ont conduit le Service d'urbanisme à se lancer dans l'aventure du Plan-Piétons avant même que la loi cantonale d'application n'existe. L'objectif était de reconquérir et de réaménager un certain nombre d'espaces publics au profit des piétons, afin de restituer à ces derniers leur légitimité en tant qu'usagers de la ville à part entière.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Les chiffres de répartition modale ont su peser dans la balance : en Ville de Genève, plus de 40% des ménages ne possèdent pas de voiture et plus de 45% des déplacements s'effectuent à pied ou à vélo (leur écrasante majorité revenant à la marche, puisque la part modale du vélo ne dépasse pas 5%). De surcroît, pour bien des trajets au sein de cette ville compacte, les modes actifs constituent une réponse à la fois plus rapide et plus efficace que la voiture. De plus, favoriser la marche à pied dans les rues, c'est aussi garantir l'attrait, l'animation, la sécurité et la convivialité de la ville, tout en veillant à la santé de ses habitants. Une réappropriation du domaine public par les piétons permet aux rues et aux places de jouer pleinement leur rôle premier d'espaces publics, de lieux de rencontre et de vie sociale. Il faut encore relever que l'augmentation de la part de déplacements à pied contribue à améliorer la qualité de l'air, facteur essentiel de la qualité de vie en ville, tout en diminuant les nuisances engendrées par le trafic automobile. Toutes ces raisons ont contribué à étoffer l'argumentaire qui a encouragé la Ville de Genève à lancer la démarche du Plan-Piétons.

Le réseau national SuisseMobile, une plateforme concrète qui donne vie à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1985 a su susciter des démarches très fructueuses sur le plan national. Celles-ci ont abouti à la création de plus de 160'000 kms de chemins de randonnée à travers tout le pays. Ce travail titanesque est désormais valorisé par une démarche globale de mise en cohérence à l'échelle nationale des différents réseaux cantonaux et locaux.

Le réseau national dédié à la mobilité douce répond au nom de SuisseMobile (www.suissemobile.ch). Ce réseau met à disposition des usagers des centaines d'itinéraires officiels, consolidés avec les autorités cantonales et communales, en concertation avec les services de l'environnement fédéraux et cantonaux. Qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux, ils sont tous balisés de manière uniforme pour faciliter la pratique des divers modes actifs (marche, vélo, VTT, rollers, canoë).

Cette démarche reste tout à fait exceptionnelle à l'échelle européenne, tant par l'ampleur et la variété des moyens de communication utilisés (site web, brochures, cartes, tags mobiles, etc.), que par l'exhaustivité de l'information fournie et la grande cohésion de l'offre. Un soin particulier a été apporté aux aspects de support connexes à la randonnée pédestre et qui en font la véritable valeur ajoutée (offre synchronisée avec celle des transports publics, possibilités d'hébergement et de véhicules de location répertoriés et offres de transport de bagages).



Figure 89 - Suissemobile, la plateforme nationale en faveur des modes actifs pour les loisirs et le tourisme

L'influence des échelons supérieurs sur la politique communale

Comme nous l'avons vu dans le mouvement I, l'émergence de standards nationaux en faveur de la marche peut percoler au niveau local et largement contribuer à une amélioration des conditions pour les piétons à l'échelle des villes et des agglomérations. C'est le cas aussi en Suisse, pays qui a la particularité, de par son système fédéral, de connaître des allers et retours entre les différents niveaux politiques qui s'influencent mutuellement¹¹³.

En Suisse, le pouvoir politique appartient au premier chef aux 26 cantons et à l'exception de quelques domaines très précis (défense nationale, aviation, autoroutes, par exemple) qui restent de son ressort direct, la Confédération suisse ne peut établir que des lois cadres, qu'il revient ensuite aux cantons de faire appliquer en les traduisant en des lois cantonales qui ont, elles, une force contraignante pour les autorités, tant cantonales que communales. Ainsi, la loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 1979 est une loi cadre qui fixe les buts et principes de l'aménagement du territoire. Les cantons sont chargés de s'organiser et de répartir les compétences entre pouvoir cantonal et pouvoir communal. A Genève, à l'inverse de ce qui se passe pour d'autres cantons, les compétences cantonales sont très larges et les compétences des communes très limitées.

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1985 est également une loi cadre. Elle fixe l'objectif général à atteindre au niveau national, à savoir l'établissement, l'aménagement et la conservation des réseaux marchables communicants. Les cantons doivent s'organiser et prendre des mesures concrètes afin d'assumer cette mission. Contrairement à la majorité des lois fédérales, cette loi est relativement précise et aborde des éléments de mise en œuvre très concrets qui sont généralement laissés à l'appréciation du législateur cantonal.

La Confédération suisse, par l'intermédiaire de l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), veut encourager la mobilité douce en coopération avec les cantons et les différentes collectivités publiques. Deux instruments majeurs ont été ainsi conçus au niveau fédéral : en premier lieu le Plan directeur fédéral de la locomotion douce, conçu par l'OFROU, qui cherche à placer les modes actifs sur un pied d'égalité avec les autres modes en leur octroyant le statut de troisième pilier de la politique de transports ; et en deuxième lieu les Projets d'agglomération, un instrument d'incitation conçu par l'Office Fédéral du Développement territorial (ARE), dont le volet spécifique à la mobilité douce soumet l'octroi des fonds fédéraux à une prise en compte cohérente des modes actifs à l'échelle de l'agglomération.

¹¹³ Ainsi par exemple de la loi anti-tabac : actuellement encore débattue aux Chambres fédérales, elle est rentrée en vigueur dans nombre de cantons au fil de ces dernières années. A chaque nouveau canton qui l'adopte, la légitimité de légiférer au niveau fédéral s'en trouve renforcée.

Le Plan directeur fédéral de la locomotion douce

La Confédération suisse a élaboré un document crucial pour la promotion de la mobilité douce à l'échelle nationale, le Plan directeur fédéral de la locomotion douce. La Confédération suisse poursuit avec ce document un objectif extrêmement ambitieux qui souhaite conférer à la mobilité douce le statut de troisième pilier du transport des personnes, à valeur égale des transports publics et du trafic individuel motorisé. C'est la raison pour laquelle le Plan directeur fédéral de la locomotion douce, qui est à l'étude depuis le début des années 2000, reste aujourd'hui toujours bloqué au stade de la consultation, faute d'appui suffisant de la part des divers groupes d'intérêts, des partis et des autorités cantonales. Son adoption officielle par le Conseil fédéral, l'organe exécutif de la Confédération suisse, est dès lors retardée depuis maintenant une dizaine d'années.

Comme le dit très justement Thierry Paquot, « une consultation sans pouvoir est une échelle sans barreaux » (Paquot, 2010, p. 108). Néanmoins, comme il arrive souvent en Suisse, l'idée a su faire son chemin au fil des ans aux échelons territoriaux inférieurs. Le document provisoire connaît en effet une large diffusion, bénéficiant d'une visibilité forte puisqu'il peut être téléchargé sur le site de l'Unité Mobilité Douce de l'Office fédéral des routes (OFROU). L'impulsion donnée par ce document est donc bien réelle. Elle s'est traduite, dans un certain nombre de cantons et de villes, par des actions d'envergure en faveur des modes actifs. Ce document sert ainsi de référence implicite et de base de travail pour les cantons et les villes qui, à l'instar de Genève, souhaitent développer leurs démarches de promotion de la marche.

Le Canton de Genève y fait d'ailleurs explicitement référence dans son Plan directeur cantonal de la mobilité douce (voir plus loin dans ce chapitre la section dédiée à cet outil de planification cantonal). Il est désormais probable, à l'instar de ce qui a pu se passer pour d'autres lois, que d'autres cantons suivent le mouvement et élaborent à leur tour des Plans directeurs en faveur des modes actifs. Il est vraisemblable que la Confédération suisse prenne alors acte de ce changement de mentalités pour faire enfin valider son propre document à l'échelle fédérale.

Les Projets d'agglomération

En ce qui concerne les leviers d'incitation à la marche à l'échelon fédéral, le facteur le plus important – tout simplement parce que l'argent est, ici comme ailleurs, le nerf de la guerre – reste sans doute le fait que le Plan directeur fédéral de la locomotion douce a indirectement inspiré l'ouverture de subventions fédérales concernant des fonds d'infrastructures de transports à la réalisation d'aménagements concrets et exhaustifs en faveur des modes actifs. Ainsi l'instrument incitatif des Projets d'agglomération mis sur pied par l'Office Fédéral du développement territorial (ARE) prend en compte concrètement les modes actifs lors du processus de financement de grands projets d'infrastructures élaborés par les cantons et les communes. Ceux-ci doivent désormais viser une forte intégration du développement des transports et de l'aménagement de leur territoire. Nous analyserons plus loin dans ce chapitre les implications de ce programme incitatif pour la politique de promotion des modes actifs à Genève, dans la section dédiée à la

Voie Verte d'Agglomération, conçue dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Nous allons maintenant décrire dans le détail le fonctionnement du processus de subventionnement fédéral des Projets d'Agglomération, dont l'effet de levier s'est révélé très positif pour la promotion de la marche et du vélo en Suisse au cours de la dernière décennie.

En 2001, la Confédération suisse a reconnu en termes officiels, pour la première fois, l'existence des agglomérations sur le plan national. A la suite d'une large concertation avec les cantons et les villes, cette reconnaissance c'est traduite par la mise en place de la « Politique des agglomérations » qui propose, depuis 2007, aux communes concernées et aux cantons de s'engager conjointement et volontairement sous la forme de « projets d'agglomérations ». Ce dispositif vise en priorité la coordination urbanisation - transports à travers l'établissement d'un concept urbanistique de chaque agglomération ainsi déclarée. Le programme de réalisation d'infrastructures de transports qui est établi sur cette base peut alors bénéficier de subventions à fonds perdus de la part de la Confédération suisse via le « Fonds d'infrastructures » (3,4 milliards de francs suisses).

Le montant de cette participation financière (ordre de grandeur environ 30 à 40% du montant total, le reste étant à charge des cantons et/ou des communes) est calculé à partir du rapport coût – utilité de l'ensemble des projets d'infrastructures identifiés à l'échelle de chaque agglomération. Les projets d'agglomérations sont engagés par tranche de quatre ans soumises à des réévaluations, pendant 16 années, soit de 2011 à 2027. A l'heure actuelle, la première tranche est engagée (tranche 2011 – 2014) et l'on peut constater que la Confédération suisse a accordé une très grande importance aux mesures favorisant la mobilité active (franchissement des coupures territoriales – autoroutes et lignes ferroviaires, création de réseaux à l'échelle de l'agglomération, etc.) au travers des 37 projets d'agglomération touchant 90% de la population suisse. À travers le financement de ces infrastructures, la Confédération suisse reconnaît de manière intrinsèque l'importance et le grand potentiel de la mobilité active pour la Suisse, et notamment l'enjeu de déployer des mesures d'encouragement à l'échelle des bassins fonctionnels, coordonnées par les cantons, et non plus uniquement à l'échelle locale, qui reste l'apanage des communes.

En ce qui concerne la Voie Verte d'agglomération conçue dans le cadre du projet d'agglomération francon-valdo-genevois, la ville et le canton de Genève doivent assumer une partie des coûts et l'argent n'est débloqué par la Confédération suisse que lorsque le dossier a passé toutes les étapes démocratiques avec succès et que les crédits sont votés par le Conseil communal.

Une démarche qui a su s'inspirer des villes pionnières en Europe

Bien que la démarche globale qui a présidé à sa conception soit profondément originale, le Plan-Piétons n'est pas pour autant né *ex nihilo*. Toujours d'après Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Chef du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève (Lavadinho, 2008c, 2008d), certaines réalisations qui, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, avaient transformé d'autres villes d'Europe, ont su inspirer l'équipe genevoise responsable de sa réalisation.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio cite, parmi celles ayant plus impacté la réflexion : le centre-ville de Strasbourg, ainsi que la Promenade plantée qui relie le quartier de la Bastille à Vincennes en traversant le 12^{ème} arrondissement de Paris en France, les aménagements de Bilbao aux abords du musée Guggenheim en Espagne, le concept de circulation entièrement en zone 30 de la ville de Graz dans le sud de l’Autriche, les aménagements du centre de Freiburg im Brisgau en Allemagne et de certaines petites villes des Pays-Bas, telles que Groningen. Autant de démarches qui dans leur diversité ont su apporter leur pierre à ce concept naissant de Plan-Piétons. Le cumul de ces expériences venues d’ailleurs a su porter la discussion sur ce que pourrait représenter un positionnement global et surtout systématique en faveur de la réalisation d’aménités piétonnes, *partout où cela pouvait se faire*.

De la planification au projet : savoir composer avec les contraintes et profiter des opportunités

Nous sommes souvent préoccupés par le temps qui s’écoule entre le stade de la planification des mesures et celui de la concrétisation. Face à cette inertie, nous devrions au sein des administrations privilégier la gestion par projet, ce qui permettrait d’augmenter la fluidité des procédures et améliorer la pérennité des objectifs.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d’urbanisme de la Ville de Genève

Le processus de planification piétonne à Genève a su établir un état des lieux exhaustif, puis esquisser des pistes de solution à certaines problématiques récurrentes, en amont de toute intervention concrète. Avec la cohérence de cette vision d’ensemble et les orientations fortes proposées par ses cinq volets (que nous décrirons dans le détail plus loin dans ce chapitre), la Ville était alors armée d’arguments forts pour tirer le meilleur parti des opportunités qui n’ont ensuite pas manqué de se présenter.

Ainsi ce temps long, loin d’agir en ennemi du projet, a plutôt augmenté son degré de cohérence, malgré un calendrier de réalisations que l’on pourrait qualifier d’opportuniste. En cela, la démarche est représentative de l’urbanisme actuel qui intègre la pensée stratégique dans « une démarche qui articule de façon nouvelle et par des processus itératifs, le long et le court terme, la grande échelle et la petite, les intérêts les plus généraux et les intérêts les plus particuliers. Il est à la fois stratégique, pragmatique et opportuniste » (Da Cunha, 2010, p. 13).

Les urbanistes de son service, nous a confié Marie-Josée Wiedmer-Dozio lors de l’entretien qu’elle nous a accordé (Lavadinho, 2008c, 2008d), ont dû apprendre à dépasser le cadre de la planification pour s’impliquer dans le projet et en mesurer les contraintes techniques et financières et les difficultés de tout ordre qui jalonnent le chemin de sa réalisation.

Ce passage de la planification au projet est loin d’être une démarche propre à Genève. Il s’inscrit plutôt dans la logique d’évolution des pratiques urbanistiques qui a eu lieu au cours de ces deux dernières

décennies dans la plupart des pays occidentaux. Il est aussi concomitant du changement d'échelle, mais aussi de nature, qu'a constitué la mutation de la ville en un urbain généralisé, avec son lot d'incertitudes mais aussi d'opportunités introduites par l'indétermination croissante des futurs pour un territoire donné. Ce changement délaisse la planification au sens classique du terme, qui devient trop rapidement obsolète, au profit du projet, plus souple, qui permet de mieux composer avec le jeu des acteurs et de tirer parti de facteurs imprévus au départ (Callon et al., 2001 ; Da Cunha, 2010).

Les étapes d'une gestation

En 1993, le plan directeur communal s'était donné comme objectif d'améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie genevois par des mesures en faveur des piétons. La première mouture du Plan-Piétons tentait de répondre à cette injonction en offrant une vision de planification à long terme qui définissait en même temps un cadre opérationnel clair pour déployer ces mesures.

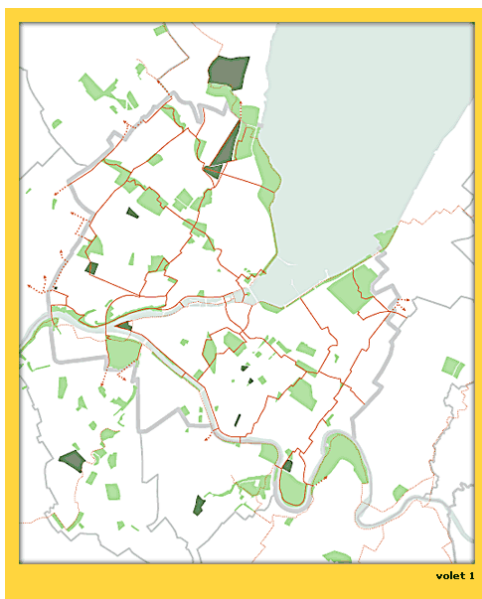
Si les premières réflexions datent du milieu des années 90, le pas décisif a été l'approbation, par le Grand Conseil genevois, de la Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60) du 4 décembre 1998, favorisant leur planification et leur aménagement. Ce double feu vert, tant du Canton que de la Confédération suisse, a imprimé à l'échelon communal un fort engouement pour le projet et une impulsion non négligeable à la concrétisation des efforts de conception de ce vaste plan d'actions en faveur des piétons.

Ainsi, après avoir lancé, en 1995, la première étape du Plan-Piétons, qui visait notamment à promouvoir des promenades par des plans-guides fort appréciés, la Ville a voulu, dès 1999, mettre en place la deuxième génération du Plan-Piétons : le Plan directeur des chemins pour piétons. Celui-ci a pour principal objectif la réalisation de cheminements permettant une continuité des déplacements et apportant plus de sécurité aux parcours existants. Il repère des parcours « verts » alternatifs aux principales artères de la ville et plus spécifiquement adaptés à la marche. Ces tracés empruntent de préférence des rues à faible densité de trafic ou des chemins piétonniers. Des projets d'aménagements spécifiques favorisent aussi la continuité de la marche sur les rives du lac Léman, du Rhône et de l'Arve, et cherchent à rendre ces parcours plus fluides. Il vise aussi à supprimer ou réduire les obstacles pour les piétons, à assurer la sécurité et à améliorer la vie dans les quartiers. Cet instrument légal, qui engage les autorités, constitue une réponse pragmatique à de nombreuses demandes du Conseil municipal et de la population. Adopté le 26 novembre 2001 par le Conseil municipal, ce plan directeur vise à donner de la cohérence et de la visibilité aux actions municipales en faveur des piétons et, de manière générale, à la promotion de la mobilité douce en milieu urbain. Cet engagement en faveur des piétons concrétise une volonté politique affirmée : faire de Genève une ville où les piétons retrouvent un véritable droit de cité et peuvent profiter d'un cadre de vie de qualité.

Les 5 volets opérationnels du Plan-Piétons

Le Plan Directeur des Chemins pour Piétons (appelé couramment Plan-Piétons) est un concept global destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions sur 15 ans.

Il s'articule autour de cinq volets majeurs : encourager la promenade, valoriser les espaces publics dans les quartiers, faciliter les mouvements des piétons, éliminer les obstacles aux déplacements et modérer le trafic à l'échelle des quartiers.



Volet I – Encourager la promenade

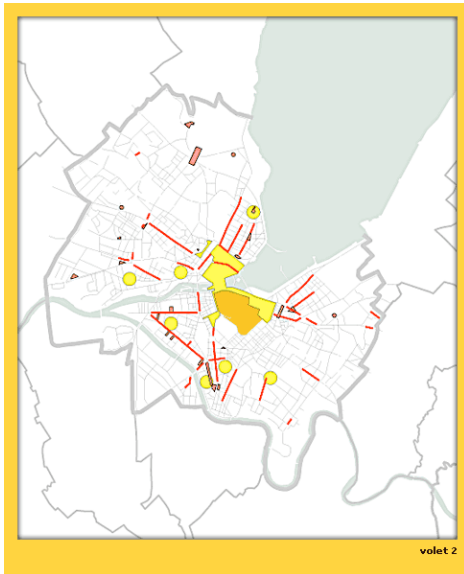
Se promener est une activité quotidienne fort appréciée par une majorité de la population. Bénéfique pour la santé, la marche apporte une cohésion renforcée du lien social. C'est aussi un moyen de découverte culturelle significatif. La promenade permet de découvrir et d'apprécier les diverses facettes du territoire et ses paysages contrastés. Jouant sur une proximité forte avec la nature et les grands paysages, Genève offre un riche potentiel de promenades, qui reste encore méconnu et sous-utilisé.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- des aménagements de promenades ; et
- la promotion d'un réseau connecté aux communes voisines.

Le but est de créer un réseau cohérent qui dépasse les frontières créées par les découpages administratifs pour se concentrer sur les usages.

Figure 90 - Volet 1 du Plan-Piétons
Encourager la promenade
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



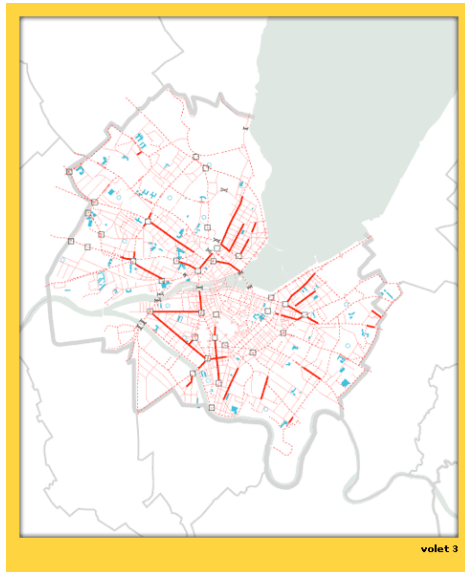
Volet 2 – Valoriser des lieux, des places par quartier

L'espace public est non seulement un espace de déplacements mais avant tout un espace de vie aux pratiques et usages très diversifiés. Il est composé de lieux aux caractéristiques très différenciées qui traduisent la diversité des activités qui s'y déroulent. La complexité de leur imbrication appelle des aménagements de qualité conciliant confort, embellissement et lisibilité.

La Ville conçoit trois lignes d'action :

- l'extension de la vocation piétonne au pied de la Vieille Ville et au centre rive droite ;
- l'aménagement de places et squares emblématiques dans les quartiers existants et leur création dans les nouveaux quartiers ; et
- la valorisation d'autres lieux par la mise en réseau de petits espaces publics utilisés aujourd'hui à d'autres fins (chantier, stationnement, constructions provisoires).

Figure 91 - Volet 2 du Plan-Piétons
Valoriser les lieux et les places par quartier
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



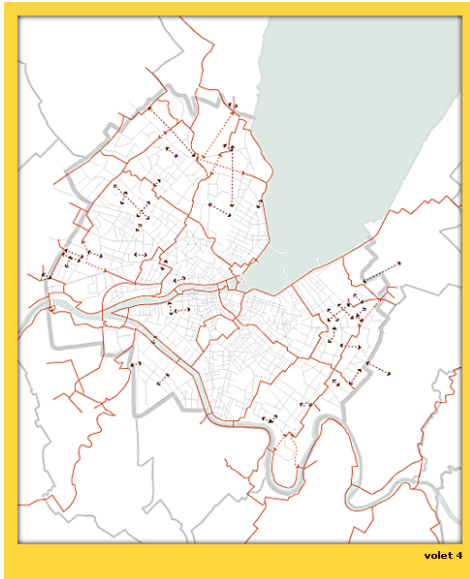
Volet 3 – Faciliter les mouvements piétons

La traversée à pied de nombreux carrefours de Genève est une expérience pénible (bouton-poussoir, longue attente, feu suivant non coordonné...), qui conduit bien des piétons à prendre des risques. De même, bien des trottoirs étroits et encombrés sont dangereux et malcommodes. De telles conditions dévalorisent l'état de piéton et l'incitent à se déplacer plutôt en voiture.

La Ville conçoit quatre lignes d'action :

- la redéfinition des ordres de priorités aux carrefours ;
- la mise en valeur de la rue commerçante ;
- la création d'itinéraires et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des écoles et des équipements pour personnes âgées ; et
- la valorisation des entrées de parc.

Figure 92 - Volet 3 du Plan-Piétons
Faciliter les mouvements piétons
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



Volet 4 – Eliminer les obstacles aux piétons

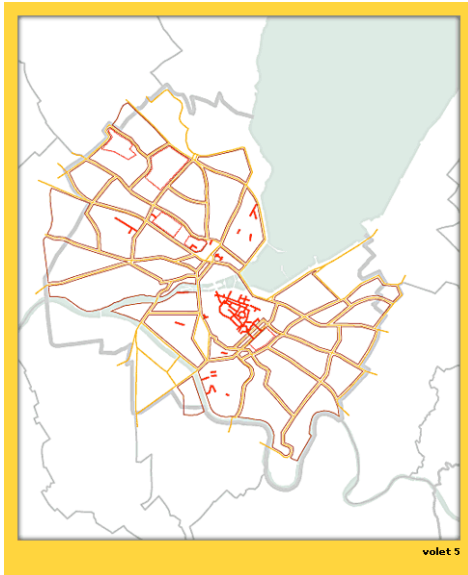
Le piéton adopte les parcours continus, les raccourcis, les chemins de traverse, alors que les impasses qui l'obligent à faire demi-tour le pénalisent, et ce d'autant plus fortement qu'il marche lentement. Les nombreuses rues des centres-villes, aux îlots serrés et aux cours semi-publics, sont faites pour lui - au contraire des périphéries urbaines dont les rues rares et les grandes parcelles clôturées lui sont hostiles et impliquent presque inévitablement le recours au transport motorisé.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- la levée d'obstacles localisés (coupures fonctionnelles, géographiques ou foncières) ;
- la création d'une maille piétonne dense et continue (recours selon les cas au plan localisé de chemin pédestre).

Figure 93 - Volet 4 du Plan-Piétons
Éliminer les obstacles aux piétons
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève

Volet 5 – Modérer le trafic à l'échelle de quartiers



Plusieurs mesures de modération de la circulation ont été testées et mises en place en ville de Genève. Les autorités communales estiment cependant que leur échelle d'application est discutable, car chaque mesure se limite à un périmètre très restreint et ces périmètres modérés sont discontinus. Ceci a pour résultat que les automobilistes, passant trop rapidement d'un régime de circulation à un autre, tendent à ignorer ces mesures dont l'échelle est trop réduite. Pour pallier à cet état de choses, les autorités communales estiment qu'il faut passer à une échelle supérieure. La modération du trafic doit s'appliquer à l'échelon de quartiers plus importants, soit des pans entiers correspondant aux secteurs délimités par les axes à fort trafic du réseau principal. Cette généralisation est le seul moyen de produire une référence identique et claire tant pour les piétons que pour les automobilistes, afin que ces derniers trouvent progressivement le réflexe de les respecter.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- dans les quartiers, l'utilisation de la panoplie des mesures de modération (zone 30, rue résidentielle, sens unique, impasses, etc.) ; et
- sur le réseau principal, le renforcement de la sécurité sur les voies à fort trafic (traversées avec refuges).

Figure 94 - Volet 5 du Plan-Piétons
Modérer le trafic à l'échelle des quartiers.
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève

Une démarche qui a su lever les obstacles et trouver des leviers pour fédérer les acteurs

« Lorsque nous avons élaboré le réseau des promenades thématiques, nous avons mis en place des plateformes de réflexion réunissant les représentants des milieux intéressés. C'est ainsi par exemple que pour la promenade « De corps en cœur », nous avons conçu son tracé et élaboré le dépliant avec l'association « Slí na Slainte », la Fondation Suisse de Cardiologie et la Fédération Mondiale du Cœur. »

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Interrogée sur les leviers et les obstacles rencontrés, Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève, place au premier plan le facteur humain : « Les impulsions sont venues de certains élus et associations, mais aussi de citoyens, visiteurs, touristes rencontrés sur le terrain lorsque le Service d'urbanisme tenait des stands d'information. Quant aux obstacles, ils ont également bien souvent pour origine le facteur humain. Par exemple, l'inertie de certaines professions (comme par exemple les ingénieurs en circulation) qui peinent à accepter que l'on puisse planifier des mesures en faveur des piétons. Très longtemps en effet, les aménagements en faveur de ce type d'utilisateur ont été négligés, souvent au profit des modes de déplacements motorisés. Nécessitant peu d'espace pour se déplacer, on partait alors du principe que le piéton pouvait se faufiler n'importe où et n'importe comment. Toutefois au fur et à mesure des discussions, des négociations sur des cas souvent très concrets, la prise en compte du piéton s'est progressivement imposée aux yeux de certains techniciens » (Lavadinho, 2008c, 2008d).

Lorsque le Plan-Piétons s'attache à décloisonner le parcellaire privé en ouvrant des chemins piétons au sein de quartiers résidentiels, celui-ci se trouve confronté à la lenteur des processus de négociation avec les propriétaires privés. Ainsi certains projets sont en cours de négociation depuis 10 ans, malgré la présence, dans le dispositif légal genevois, d'un outil permettant d'exproprier pour des raisons d'utilité publique. Cet outil n'a à ce jour jamais été utilisé, essentiellement pour des raisons financières, mais aussi politiques, en raison d'une certaine frilosité face au principe de l'expropriation. En Suisse, on lui préfère généralement des processus négociés.

Si les mesures les plus simples ont pu être mises en œuvre sans grande difficulté, les mesures les plus importantes se heurtent à l'absence de consensus politique sur les zones piétonnes ou encore à l'importance du trafic sur certains axes forts. Si le Conseil d'État a tardé à adopter le Plan-Piétons, c'est justement parce que la mesure phare du plan, à savoir l'extension du plateau à priorité piétonne, cristallise les polémiques entre les différents milieux politiques et économiques. Cette extension de la priorité piétonne est d'ailleurs l'unique mesure qui n'a pas été formellement adoptée par le Conseil d'État en 2004 lors de la validation du Plan-Piétons à l'échelon cantonal. Enfin, la conception de la gestion du trafic à Genève établit une hiérarchie du réseau routier qui empêche toute action en faveur des piétons sur le

réseau primaire et secondaire. Ces motifs conjugués font qu'à ce jour environ la moitié des mesures du Plan-Piétons n'ont pas encore pu être concrétisées.

La démarche a su néanmoins utiliser ce facteur humain comme un levier. Elle a ainsi su rassembler, au fil des ans, un nombre toujours croissant d'acteurs publics et privés, notamment les communes riveraines qui ont été associées à la conception des promenades dans le cadre du Volet 1. D'autre part, les associations d'habitants et de commerçants ont été consultées lors de la conception et de la réalisation des aménagements prévus dans le cadre des autres volets. La démarche a également permis à l'ensemble des services municipaux de s'associer autour d'un objectif partagé : rendre la Ville plus adaptée aux déplacements piétons.

Les actions de la Ville de Genève en la matière dépassent aujourd'hui largement le seul cadre des mesures contenues dans ce plan. Chaque service concerné, malgré des remaniements conséquents de la structure municipale au gré des élections qui se sont succédées depuis quinze ans, a su reprendre et intégrer les objectifs généraux du plan à ses propres actions opérationnelles. Ce transfert du champ politique et du champ de la planification au champ technique et au champ opérationnel s'avère nécessaire afin d'assurer la gestion des projets urbanistiques face au temps long qui fait leur spécificité. Aujourd'hui, en Ville de Genève, la majorité des projets d'aménagement sont donc pensés en gardant à l'esprit les piétons et plus largement la mobilité douce.

Un volet communication qui contribue à la visibilité du projet

Malgré le fait que le projet ait été lancé avec des moyens financiers et des forces de travail extrêmement réduits (ce qui était une volonté de départ), il s'est très rapidement imposé médiatiquement grâce au réseau des promenades. C'est ainsi que plus le projet se développait et se concrétisait sur le terrain, plus les citoyens en parlaient et plus il était aisé d'obtenir des crédits auprès des autorités.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Si le chemin parcouru depuis le lancement du Plan-Piétons a été semé d'embûches, il n'en demeure pas moins que celui-ci a su revaloriser la vie pédestre en Ville de Genève. Depuis 15 ans, un peu plus de la moitié des actions proposées a pu être réalisée. Si les axes forts des réseaux primaires et secondaires restent relativement peu affectés par les mesures en faveur des piétons, du fait des réticences marquées par l'échelon cantonal que nous avons décrites plus haut, le réseau tertiaire est désormais largement acquis aux priorités des citadins marcheurs. Les résultats, s'ils échappent volontairement au spectaculaire, n'en sont pas moins présents en filigrane partout en ville. Leur effet cumulé favorise la marche au quotidien.

Une signature autocollante « Plan-Piétons » est systématiquement apposée au sol à proximité de chaque réalisation. Cette signature que l'on rencontre sur le terrain permet de clairement identifier les actions

entreprises. Pour Marie-Josée Wiedmer-Dozio (Lavadinho, 2008c, 2008d), il s'agissait aussi de donner de la visibilité à des mesures bien souvent tellement anodines qu'elles échappent au remarquable, telles que la création d'un refuge ou d'un nouveau passage piéton, l'abaissement d'un trottoir et /ou l'augmentation d'une onde verte à un carrefour. Cette signature rend ainsi littéralement visibles, aux yeux du marcheur, les actions entreprises. Elle permet aux citoyens marcheurs de s'approprier de manière très concrète le Plan-Piétons qui se déroule ainsi sous leurs pas, au gré de leurs déplacements. Ce dispositif simple mais efficace permet de créer une vision d'ensemble du Plan-Piétons en créant un fil directeur qui tisse des liens entre des actions de nature très diverse, réalisées au gré des opportunités sur une longue période.



Figure 95 - Les nouveaux aménagements visant à améliorer la marchabilité en ville de Genève sont systématiquement marqués du sigle Plan-Piétons.
Source: Service d'Urbanisme, Ville de Genève

L'intégration d'une démarche de communication et de sensibilisation du public dès le lancement du projet a largement contribué à sa réussite, encourageant l'adhésion progressive de la collectivité à cette démarche (Lavadinho, 2004). La communication s'est faite sur le terrain de différentes manières. D'une part, la présence régulière de la Municipalité dans des stands lors d'événements festifs majeurs, qu'ils soient ponctuels ou qu'ils aient lieu de manière récurrente (fête du développement durable, semaine de la Mobilité, Diplôme d'un jour - 60^{ème} anniversaire de l'ONU, etc.) a permis le dialogue entre citoyens et autorités. D'autre part, plusieurs éléments graphiques ont été créés¹¹⁴ dont la distribution auprès du public a assuré une meilleure visibilité du concept. Ces démarches ont permis de vulgariser la démarche urbanistique et de faciliter son appropriation par les citoyens, en les invitant en douceur à choisir d'autres manières de se déplacer en ville.

¹¹⁴ Parmi ceux-ci, nous pouvons citer des dépliants, un Leporello et divers types de gadgets (jeux de l'oie, frisbee, t-shirt, banderoles et oriflammes).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 96 – « Jeux pour agiter tes méninges », l'un des multiples outils de communication et de sensibilisation destiné à la population. Il s'adresse aux jeunes et fait de manière ludique l'apologie de la marche au quotidien.

LES PROMENADES PIETONNES CONÇUES DANS LE CADRE DU VOLET I

La crédibilité et l'opérationnalité de toute planification doivent pouvoir reposer sur un processus de communication s'inscrivant dans la durée et la régularité des messages et des actions. C'est la raison pour laquelle le réseau des promenades, qui constitue le volet « promotionnel » du Plan-Piétons, a donné lieu chaque année durant dix ans à la diffusion de dépliants en français et en anglais, inaugurés dans le cadre de conférences de presse et d'événements orientés vers différents publics, afin de sensibiliser les citoyens, les élus et les acteurs de la société civile à la cause piétonne.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Le premier volet « Encourager la promenade » est « la partie visible de l'iceberg » du Plan-Piétons. A la fois son moteur premier et sa dimension promotionnelle la plus en vue, ce projet s'est construit sur une décennie. Entre 1996 et 2005, la Ville de Genève a inauguré chaque année un parcours urbain, soit en améliorant un tracé existant soit en créant un nouvel itinéraire de toutes pièces. L'inauguration annuelle d'une nouvelle promenade piétonne a permis de faire vivre au cours de ces dix années le processus et de fédérer les représentants politiques autour de cette démarche de longue haleine. Le réseau de promenades piétonnes qui en résulte constitue un maillage de cheminements qui sillonne la ville de long en large. Les itinéraires ainsi conçus rendent clairement visible la continuité piétonne à travers les quartiers et constituent un levier stimulant pour les collaborations avec les communes avoisinantes. En prolongeant les cheminements au-delà des frontières de la ville-centre, les promenades piétonnes constituent la face visible d'une planification qui veut privilégier la marchabilité à l'échelle de l'agglomération.

Les Promenades Piétonnes ont ainsi permis d'asseoir la marche urbaine à la fois sur le terrain et sur le papier. Sur le terrain, elles constituent autant d'agrafes urbaines (Pech, 2009) qui couturent le territoire en reliant la ville-centre aux communes avoisinantes par des itinéraires d'une durée moyenne de trois heures. Sur le papier, elles constituent un puissant outil de communication pour le Plan-Piétons. Les dépliants, édités en français et en anglais, sont distribués à raison de 40 000 exemplaires par an à la population et aux visiteurs de Genève.

Le réseau de Promenades Piétonnes s'organise de manière thématique, chaque promenade permettant de découvrir la ville sous un angle particulier. Chacun des dépliants comporte ainsi une partie infographique comprenant une représentation assez précise de l'itinéraire de promenade et de ses alentours immédiats et une section à teneur plutôt historique et/ou poétique, réalisée avec le concours d'un auteur qui connaît bien la ville. Chacun des parcours contient ainsi des détails inédits et des anecdotes sur les transformations du territoire genevois. Ce texte d'accompagnement est dans certains cas également le fruit d'un travail de collaborations avec diverses institutions (Organisation Mondiale de la Santé (OMS), World Wild Foundation WWF, Société protectrice de l'environnement SPE, Ecole de Lullier, etc.), variant ainsi les points de vues sur la ville.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le réseau comporte actuellement 10 promenades. Une onzième promenade, « Savants Citoyens », a été lancée en 2009 de manière exceptionnelle, en collaboration avec l'Université de Genève à l'occasion des célébrations de son 450^e anniversaire. Les thèmes de ces promenades sont variés et s'inspirent de la culture locale :

- 1996 : « de domaine en domaine » met en scène la transformation des anciens domaines patriciens;
- 1997 : « de site en musée » s'attarde sur l'histoire de la ville à travers ses musées,
- 1998 : « de quai en quai » montre l'évolution des moyens de transport en lien avec la nature,
- 1999 : « de ville en ville » relie Genève à Carouge au fil de l'eau sous toutes ses formes (traversée de l'Arve, fontaines, etc.),
- 2000 : « d'amont en aval » met en évidence les alliances entre la technique et l'eau, depuis la Rade du Léman en amont jusqu'aux limites de la ville en aval du Rhône,
- 2001 : « d'ici et d'ailleurs » associent travail et loisirs le long des berges de l'Arve jusqu'à la France,
- 2002 : « de corps en cœur » met la santé à l'honneur,
- 2003 : « d'histoire en modernité » relate le développement du territoire sur la rive droite,
- 2004 : « de cèdre en cèdre » va à la rencontre d'arbres centenaires classés et démontre chemin faisant que le paysage informe souvent sur l'extension urbaine,
- 2005 : « L'esprit de Genève » dévoile le quartier des Organisations internationales.

En 2008, en réponse à la fréquente demande des usagers, un recueil de ces dix promenades thématiques a été édité. Le public lui a réservé un très bon accueil lors du Salon du livre de Genève. En plus de réunir en un seul document toutes les promenades créées au fil de ces dix années, cet ouvrage offre un regard pointu sur les différents parcours, portés en préambule par diverses plumes genevoises et illustrés par un travail photographique réalisé par Nicolas Crispini.



Figure 97 – « Genève à pied, 10 parcours à thèmes », est le nom du recueil des 10 promenades conçues dans le cadre du Volet 1 du Plan-Piétons de la Ville de Genève. Ici la publicité faite lors de la sortie du livre aux éditions Slatkine.

Source : extrait du bulletin de commande de la publication, Service d'Urbanisme de la Ville de Genève

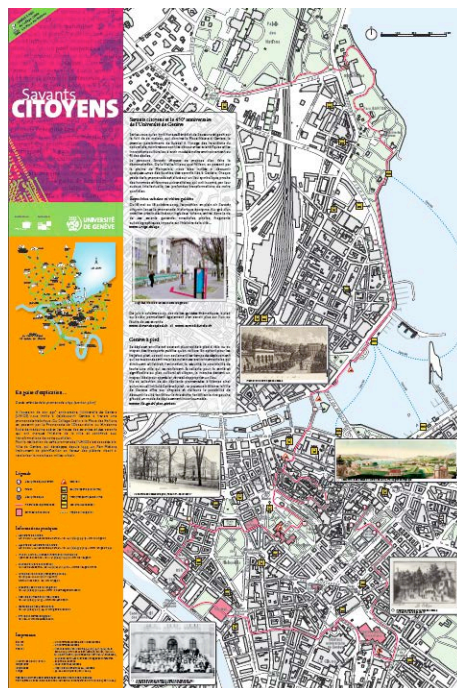


Figure 98 - Dépliant de la promenade « Savants Citoyens », conçue en 2009 en partenariat avec l'Université de Genève pour célébrer le 450^e anniversaire de l'institution fondée par Calvin. Cette promenade relie le Collège Calvin à la Place des Nations en passant par les plus célèbres institutions du savoir genevois.

Source : Service d'Urbanisme de la ville de Genève.

La promenade « De corps en cœur », un exemple de partenariat réussi

L'opération « Bancs rouges » du parcours santé « Sli nà Sainte » menée en ville de Genève est pensée dans le cadre plus large du réseau de promenades ; elle contribue à en renforcer la continuité (Hillman, 2001). Ce parcours peut être considéré comme un aménagement de type systémique : une série d'interventions dans le tissu urbain qui se veulent volontairement modestes car leurs concepteurs comptent plus sur la synergie de leur ensemble et l'effet d'entraînement de leur multiplication que leur impact individuel. Tels les cailloux du petit Poucet, ces bancs ponctuent des cheminements qui se donnent enfin à voir comme des parcours continus et non comme des segments erratiques à travers la ville. Ces aménagements offrent une clé de lecture simple mais cohérente du paysage urbain. On sait combien la marche ordinaire est faite de petits événements, de « petits bonheurs », autant que de répétitions et de banalités. Marcher dans la ville, c'est à la fois se rassurer grâce à des indices de prévisibilité, des rites et des rythmes qui confortent la prévisibilité du parcours, mais tout autant se surprendre et se faire plaisir grâce à des petites surprises, de petites découvertes, de petits inattendus. Ces lieux qui constituent autant de souffles sur le parcours se constituent en vecteurs d'appropriation personnelle : « mon banc-paysage à moi » (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Lensel, à paraître). Ce sont aussi des ambiances dont on sait toute l'importance dans l'émergence d'un plaisir d'être en ville (Amphoux et al., 2004).



Figure 99 - Leporello conçu en partenariat avec *Sli nà Sainte* pour la Promenade Piétonne « De corps en cœur ». Composé de 8 panoramas de Jacques Berthet, chacun retraçant l'un des 8 bancs publics sérigraphiés par les artistes Carmen Perrin et Carlos Lopez qui accompagnent le poème de Antonio Machado sur les 7 kilomètres reliant le parc des Eaux-Vives au siège de l'OMS en faisant le pourtour de la Rade.

Une évaluation globalement positive

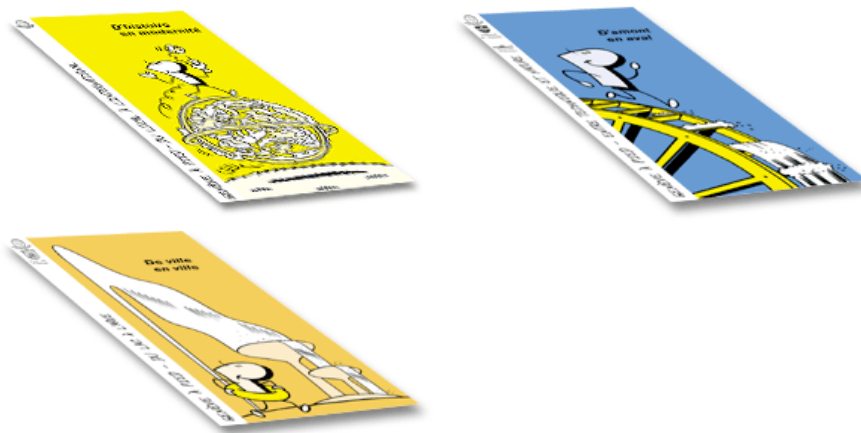


Figure 100 - Les dépliants des trois Promenades piétonnes que ont fait l'objet d'une évaluation par enquête quantitative *in situ* auprès de 600 usagers (Lavadinho, 2004).
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève

Notre évaluation (Lavadinho, 2004) du Volet 1 du Plan-Piétons et de ses promenades piétonnes a été effectuée après 9 années de réalisations. Sous mandat du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève, une enquête auprès de 600 usagers a été réalisée *in situ* sur 12 stations choisies tout au long des itinéraires de trois Promenades Piétonnes sur les neuf publiées à l'époque. Notre enquête a pu montrer que globalement les itinéraires proposés sont assez fréquentés par des passants qui les empruntent sur des tronçons assez courts, ainsi que des promeneurs, qui usent leurs semelles sur de plus longs parcours.

Parmi les améliorations demandées, la grande majorité concerne la mise en place de mobilier urbain et d'éclairage nocturne de qualité. Le renforcement de la protection contre les nuisances liées au trafic, notamment pour faciliter les traversées, est également un aspect souvent mentionné. Il est à noter que depuis 2004, des efforts considérables ont été consentis en ce sens par la ville : l'ensemble du parc de bancs publics a été renouvelé, le nombre de bancs a été augmenté et de nombreuses traversées piétonnes ont été sécurisées, notamment par l'implantation d'îlots-refuges. La ville a également réaménagé un nombre important d'espaces résiduels et de places qui, pour la plupart, avaient été envahis par le stationnement au cours des décennies précédentes, ponctuant ainsi les parcours d'autant de *souffles* dédiés au séjour qui rendent le trajet plus agréable pour les marcheurs. Un point souligné par les usagers qui n'a pas en revanche encore fait l'objet d'une réponse systématique est celui de la signalétique. Les usagers réclament notamment une meilleure visibilité aux points d'entrée et sortie des parcs. Ceci est en corrélation avec la pratique courante de « couper par les parcs » que nous avons également décelé sur des terrains genevois au cours de nos études effectuées de 2005 à 2007 dans le cadre du projet ANR « Villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme » (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

CONCEPT DIRECTEUR DU MOBILIER URBAIN DE LA VILLE DE GENEVE

A2

Contexte

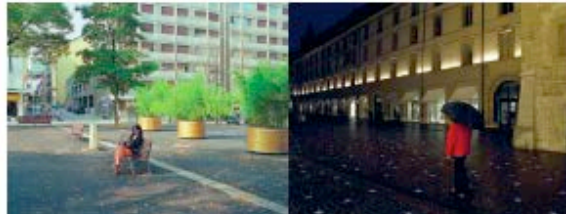
La Ville de Genève mène depuis plusieurs années une politique de mise en valeur des espaces publics. L'une de ses priorités est de renforcer la qualité de vie en ville, en associant les habitants à l'amélioration de l'environnement urbain dans les quartiers, en encourageant un urbanisme à visage humain et une réappropriation de l'espace public.

Différentes actions sont privilégiées pour restituer l'espace public aux habitants, réduire les encombrements et promouvoir la mobilité douce et les transports publics. Une attention particulière est accordée à la qualité de l'espace urbain, à l'aménagement des espaces publics et aux divers éléments qui les composent.

Fig. 1 :
Place du Pré-L'Evêque
Aménagement 2004

Place du Molard
Aménagement 2004

Source : Documentation
photographique



Le développement d'un mobilier urbain de qualité, adapté aux aménagements réalisés ou créé pour eux dans une conception globale, contribue à la mise en valeur des espaces publics et à l'image de la ville.

La nécessité de la réalisation d'un concept directeur en la matière s'est imposée progressivement vu le nombre croissant de projets développés autour de cette thématique et vu le manque de cohérence dans le choix d'équipements d'équipement pratiqué jusqu'alors, menant à une sur occupation hétéroclite du domaine public municipal.

Fig. 2
Situation actuelle
Exemples d'équipement
désuet et hétéroclite :
les caissettes à journaux

Source : service
de l'aménagement urbain
et de la mobilité



La réalisation d'un concept directeur du mobilier urbain pour Genève, répond d'autre part à plusieurs motions du Conseil municipal, dont la motion M-508 : « Pour un concept clair du mobilier urbain ». Le Conseil municipal avait relevé également que plusieurs cités proches ou lointaines avaient réussi un véritable embellissement urbain grâce à un design citadin unifié et moderne et qu'un aménagement urbain digne de ce nom doit viser à une harmonie et à une cohérence entre ses différentes composantes.

Figure 101 – La politique de mise en valeur des espaces publics passe par le réaménagement des places, qui reprennent à nouveau leurs droits en tant que centralités de quartier. L'un des éléments-clés du succès est celui du mobilier urbain.

Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève.

Fig. 3 :
Situation actuelle
Exemples d'équipement
désuet et hétéroclite :
la signalétique d'informa-
tion sur la Rade et
dans les parcs

Sources : service de
l'aménagement urbain et
de la mobilité



Objectifs

Le Concept directeur du mobilier urbain explicite une vision globale et cohérente du mobilier urbain, définit des principes directeurs et des lignes d'action pour la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain, et leur intégration dans l'espace public. Il vise notamment à :

- ▶ améliorer la lisibilité de l'espace urbain, encourager l'usage de l'espace public par tous, apporter un confort supplémentaire et renforcer l'identité des lieux ;
- ▶ contribuer à la qualification de l'espace public en visant à une unification et en limitant la prolifération des éléments de mobilier urbain (voir aussi chapitre 2.3) ;
- ▶ définir les règles d'une approche spécifique pour les sites protégés et historiques ;
- ▶ développer ou choisir des éléments urbains respectueux des principes du développement durable ;
- ▶ aider à la coordination et à la transversalité des projets entre les départements et les services ;
- ▶ fonder une référence commune et claire en matière d'études, de réalisations, de gestion et d'entretien.

Ainsi, le Concept directeur du mobilier urbain synthétise les options retenues quant à la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain et leur intégration dans l'espace public.

Ce concept global a valeur de ligne directrice et de guide pour les services de l'administration, ainsi que pour les mandataires qui réalisent des projets d'aménagement de l'espace public.

Il propose des axes d'actions et de recommandations sur le choix du mobilier urbain optimisant sa conception, son usage et son entretien et donne ainsi une vision globale de la manière dont la Ville de Genève choisit, développe, installe et gère son mobilier urbain, dans une optique d'aménagement cohérente de l'espace public.

Fig. 4 :
Nouveaux modèles
de bancs « Léman »
et de caissettes à
joueurs.

Sources : service de l'amé-
nagement urbain et de la
mobilité/ Documentation
Photographique



Figure 102 – La nouvelle génération de bancs « Léman » a pour vocation de remplacer progressivement tout le parc de bancs publics genevois.

Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Notre enquête a par ailleurs montré qu'au niveau des pratiques, les circuits qui épousent pendant plusieurs heures la totalité des trajets proposés sont plutôt rares. Ces circuits longs sont réalisés soit dans le cadre d'activités de loisirs, majoritairement pendant le weekend, soit surtout par des non-actifs (retraités, étudiants, mamans avec enfants, etc.).

En revanche, l'effet de levier des Promenades piétonnes pour les trajets courts qui s'effectuent au quotidien est avéré. En effet la grande majorité des trajets inspirés par ces promenades ne se réalise pas, dans la pratique, de manière linéaire et continue sur toute la longueur du trajet, mais plutôt en boucle et dans un périmètre plutôt restreint autour du lieu d'habitation ou de travail, sur une durée de l'ordre de 15 à 30 minutes. La marche-promenade est souvent combinée à des déplacements pour d'autres motifs : achats de proximité, services administratifs (banque, poste, pharmacie, etc.), services à la personne (coiffeur, ostéopathe, médecin, etc.) et accompagnement (majoritairement d'enfants ou de personnes âgées lors de déplacements pour réaliser leurs propres activités). Les usagers suggèrent de ce fait de créer également des dépliants pour un usage lié à la vie de quartier. Cette démarche a été suivie par la Ville en ce qui concerne les Petits Plans-Piétons à l'usage des enfants (voir ci-après). En revanche une version pour adultes déclinant les promenades par quartier n'a pas été réalisée, car cette démarche aurait été contraire à l'idée de décloisonnement interquartiers, qui était l'objectif premier du Volet 1 du Plan-Piétons. Ainsi, la démarche de représentation cartographique d'itinéraires en boucle au sein du quartier reste sans suite, n'ayant pas été étendue à d'autres quartiers. Les approches expérimentées avec le petit dépliant édité en 2003 « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales » (voir ci-après le paragraphe dédié à la Genève Internationale), ainsi que la 10^e et dernière Promenade Piétonne planifiée, intitulée « De l'esprit de Genève » et réalisée en 2005 (voir ci-après le paragraphe dédié à la Genève Internationale), qui constituaient toutes deux de premières ébauches en ce sens, restent donc sans suite.

En ce qui concerne la visibilité de la démarche, notre enquête (Lavadinho, 2004) a pu montrer que les dépliants sont relativement bien connus du grand public (1 personne sur 3 les connaît). Une fois familiarisés avec les dépliants lors de l'entretien, les usagers qui ne connaissaient pas ces Promenades Piétonnes ont émis des avis globalement très favorables. Si le contenu des dépliants est très apprécié, le format l'est un peu moins, soit pour des raisons de maniabilité, soit pour des raisons liées aux illustrations. Les avis sont mitigés : certains apprécient beaucoup les dessins qu'ils trouvent ludiques, d'autres les trouvent trop infantiles et penchent plutôt en faveur des photographies.

De substantielles transformations ont eu lieu entre les premières versions, datant du milieu des années 90 – la première promenade, «de domaine en domaine », est parue en 1995 – et les dernières versions éditées. Les documents, globalement plus riches en informations, sont devenus avec chaque nouvelle édition plus précis en termes de navigation et de légendage, répertoriant avec plus de finesse toute la gamme de services dont les piétons peuvent bénéficier en chemin. Ces améliorations ont été généralement bien reçues par les usagers, qui apprécient particulièrement le degré de fiabilité des cartes et la qualité des informations sur les services à disposition aux alentours du parcours, qui figurent sur la carte au sein d'un

« buffer » de 500 mètres qui entoure l'itinéraire proprement dit. Ce « buffer » favorise tout particulièrement les opérations de latéralisation que les piétons ont tendance à réaliser chemin faisant et que nous avons analysées au sein du mouvement II.

Le plan ci-après illustre avec précision l'itinéraire et les limites de ce « buffer » autour du tracé. Les pictogrammes jaunes indiquent clairement les divers services à disposition des marcheurs tout au long du cheminement.

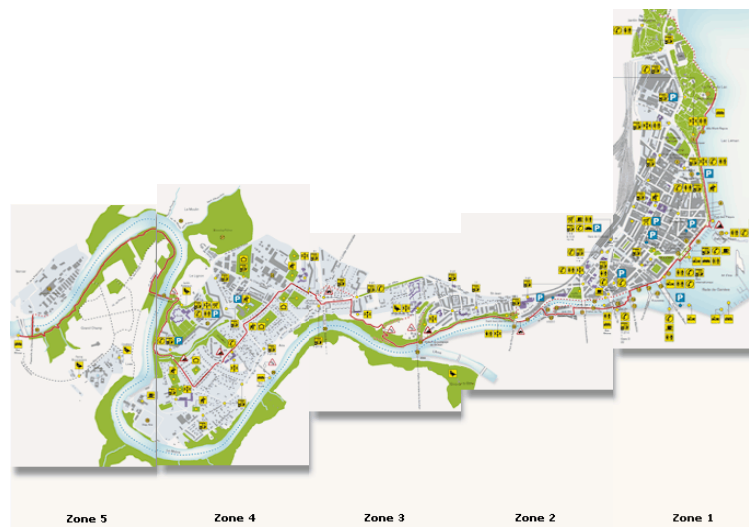


Figure 103 - L'infographie de la carte de la Promenade Piétonne « d'amont en aval » indique avec précision le tracé des cheminements piétons, la voirie et les volumes bâtis, permettant ainsi une orientation et une navigation aisées. Les pictogrammes jaunes, très abondants, renvoient aux multiples aménagements et services à disposition des marcheurs tant sur le parcours même que dans un « buffer » d'environ 300 à 500 mètres autour du tracé.

Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Reste encore à régler l'épineux problème lié à la distribution des dépliants explicatifs des promenades, déjà soulevé au cours de notre enquête en 2004 (Lavadinho, 2004). En effet, la majorité des usagers interrogés dans le cadre de notre enquête estime que ces dépliants doivent être mieux connus et suggèrent des campagnes de publicité et d'affichage plus nombreuses. Les lieux de distribution en vigueur (Office du Tourisme, Arcade d'Information de la Ville de Genève et Service d'Urbanisme) sont perçus comme répondant bien à la demande du touriste mais pas à celle de la population locale. Pour mieux y répondre, les usagers interrogés suggèrent plutôt des lieux de diffusion plus proches du quotidien des citoyens : des lieux de transit liés aux transports comme les gares et les parkings, mais aussi des centralités de proximité (kiosques à tabac, commerces, poste, écoles, bibliothèques, associations de quartier, etc.). Mettre l'information directement à portée des marcheurs, sur les lieux mêmes de la promenade et en particulier aux entrées des parcs traversés, est aussi une solution préconisée. La Ville est consciente du problème, mais la diffusion a un coût et demande des forces vives pour être efficace. Le réseau de distribution n'est pas encore assez étendu et il s'agit de trouver une nouvelle formule pour diffuser l'information à l'avenir.

Un focus particulier sur la Genève Internationale

« La dernière promenade, intitulée « De l'esprit de Genève », a été inaugurée dans le cadre du 60^{ème} anniversaire des Nations Unies et servi de parcours pour la journée « Diplomate d'un jour », dont l'objectif consistait à créer des moments de rencontre et d'échange entre la Genève internationale et les Genevois. »

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Plusieurs actions ont été réalisées pour mieux intégrer la Genève Internationale dans cette démarche à large échelle en faveur des piétons. Nous allons en décrire trois parmi les plus importantes :

- la carte « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales », qui applique à la Genève Internationale le concept auparavant conçu pour la carte Genève en Temps-Piétons ;
- la 10^{ème} promenade piétonne « De l'esprit de Genève », qui traverse le secteur des organisations internationales ; et
- l'aménagement de la Place des Nations, espace public emblématique de la Genève Internationale, connu dans le monde entier par la médiatisation des nombreuses manifestations qui ont lieu devant le Palais des Nations, siège européen de l'ONU.

Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales

Au départ réalisé à l'échelle de l'ensemble de la ville, le concept cartographique « Genève en Temps-Piétons » a été décliné spécifiquement pour le secteur des Organisations Internationales, traditionnellement perçu comme relativement peu desservi par les transports publics et dont les métriques favorisent plutôt l'usage de l'automobile.



Figure 104 - La Genève Internationale en temps-piétons. Cette infographie montre que ce secteur, traditionnellement considéré comme peu dense et peu propice à la marche malgré qu'il soit jalonné de nombreux parcs et espaces verts, est en fait un secteur où la marche s'avère très concurrentielle pour se rendre d'un attracteur à l'autre. Il est même possible, en passant par les parcs qui ponctuent la promenade « de quai en quai », de se rendre du centre-ville de Genève à l'aéroport en à peine une heure de marche.



Figure 105 - Le dépliant « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales » est le seul dépliant qui travaille les itinéraires en boucle au sein d'un secteur donné.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève »

L'arrivée du tramway 13, venu desservir le Palais des Nations, et le renforcement des lignes de bus urbaines et périurbaines ont transformé la place des Nations en véritable hub de transports publics pour la desserte du nord de l'agglomération genevoise. D'importants aménagements piétons et de nouveaux cheminements ont été réalisés dans ce secteur afin d'accompagner le changement de vocation de celui-ci. Ces améliorations du réseau marchable, devenu ainsi beaucoup plus agréable à pratiquer, ont été relayées auprès du grand public par le lancement de la 10^{ème} promenade piétonne. Celle-ci traverse l'ensemble du secteur en effectuant une boucle¹¹⁵ depuis la place des Nations.

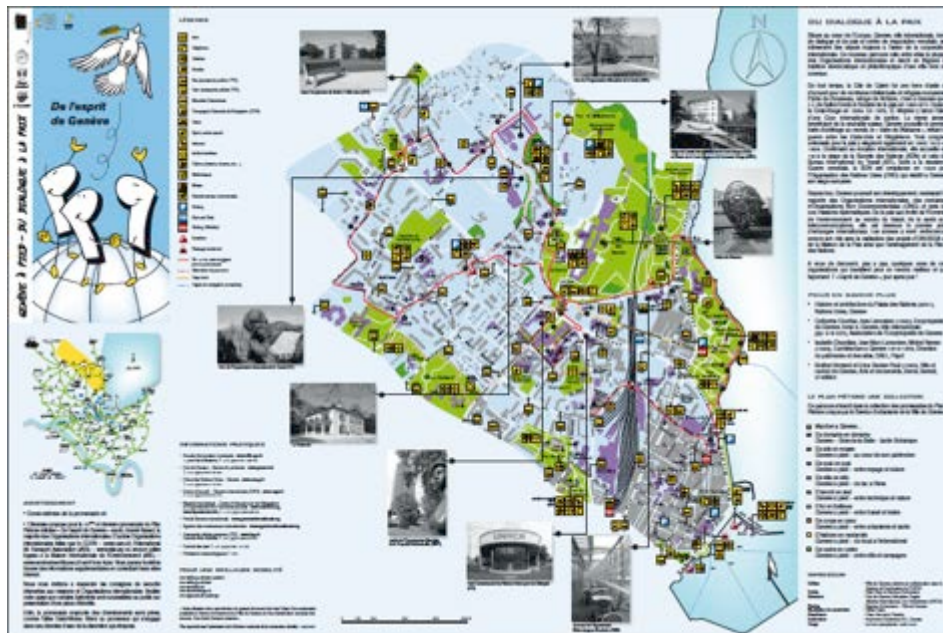


Figure 106 - Dépliant de la 10^{ème} Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève », qui traverse le cœur du quartier des Organisations Internationales.

La place des Nations réaménagée à la hauteur de son image internationale

Notons encore que la Place des Nations, symbole par excellence de la Genève Internationale, a pu bénéficier d'un réaménagement récent à la faveur de l'arrivée du tramway. Tout en restant à notre avis amélioré du point de vue des usages et de la convivialité, le nouvel espace public s'inscrit dans le sillage des actions de revitalisation des places commandé par le volet 2 du Plan-Piétons. Cet

¹¹⁵ Cette dixième promenade a pu intégrer l'une des recommandations de l'évaluation que nous avons réalisée en 2004 et qui prônait la réalisation de parcours en boucle plutôt que linéaires. (Lavadinho 2004).

aménagement, qui a eu le mérite de rendre aux piétons une partie de l'espace qui avait été dévolu dès les années 1950 aux voies de circulation, bénéficie notamment d'une fontaine sèche qui a la faveur des enfants du quartier et dont le succès ne se dément pas les week-ends par de grandes chaleurs. La présence de l'élément eau contraste avec cet espace très minéralisé, où nous pouvons déplorer l'absence quasi totale de végétation. D'autre part, Les traversées sont facilitées sur le pourtour de la place, qui reste néanmoins imposante en raison de sa superficie et de l'importance des flux motorisés qui la traversent.

Une démarche qui fait des émules

Le Plan-piétons de la Ville de Genève a été récompensé à l'échelle nationale à trois reprises pour une démarche considérée exemplaire dans son ensemble. En 2001, le « Prix de l'Innovation » de Mobilité suisse et le « Prix de la sécurité » du Bureau Suisse de prévention des accidents (BPA) lui ont été décernés, et en 2002, c'est au tour du prix « projets régionaux HEPA » du Réseau activité physique et santé de lui être remis.

Depuis son lancement en 1995, le Plan-Piétons suscite un fort intérêt de la part d'autres villes et communes de Suisse et d'ailleurs en Europe qui souhaitent se lancer dans une démarche similaire. Dans le canton de Genève, en particulier, un grand nombre de plus petites villes et de communes ont suivi l'exemple de la ville-centre et ont élaboré leur propre Plan-Piétons. Cette démarche d'harmonisation à l'échelle cantonale est désormais encouragée par le canton (voir plus loin le paragraphe qui analyse en détail le Plan Directeur Cantonal de Mobilité Douce).

Une impulsion pour de nouvelles actions de promotion de la marche

Au fil des ans, le concept initial du Plan-Piétons a su s'élargir à d'autres contextes et un certain nombre d'actions complémentaires, associant de manière plus large la société civile, ont vu le jour. Nous décrivons ci-après brièvement quatre de ces initiatives : Genève en temps-piétons, le Petit Plan-Piétons, l'action « Dimanches à pied » et les campagnes de multiplication des zones 30 et des zones de rencontre.

Genève en temps-piétons

Le concept cartographique « Genève en Temps-Piétons » a été l'une des premières actions lancées par le Plan-piétons pour sensibiliser les genevois au fait que leur ville est une ville compacte et une ville des courtes distances. Il montre, par une infographie très simplifiée, que les principaux attracteurs de la ville sont généralement atteignables en moins d'un quart d'heure. De proche en proche, en s'appuyant sur le principe de cabotage urbain décrit au mouvement II, les piétons ne mettent que 5 à 10 minutes pour parcourir la distance entre deux attracteurs donnés.

Le plan initial a été récemment revu et amélioré. Il intègre désormais un nombre plus grand d'attracteurs et prolonge son aire d'influence aux confins de la ville consolidée, incluant désormais Carouge. Il s'intitule dorénavant « Genève, une ville en marche ».

D'autres villes ont également importé ce concept de mesure temporelle des espaces de vie. Citons en

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

particulier Londres, qui emploie la notion de cercles d'accessibilité dans son projet *Legible London* que nous avons décrit au sein du mouvement II, ainsi que Bruxelles, dont le plan TAP-TAP conçu par Bruxelles-environnement est directement inspiré de celui de Genève.

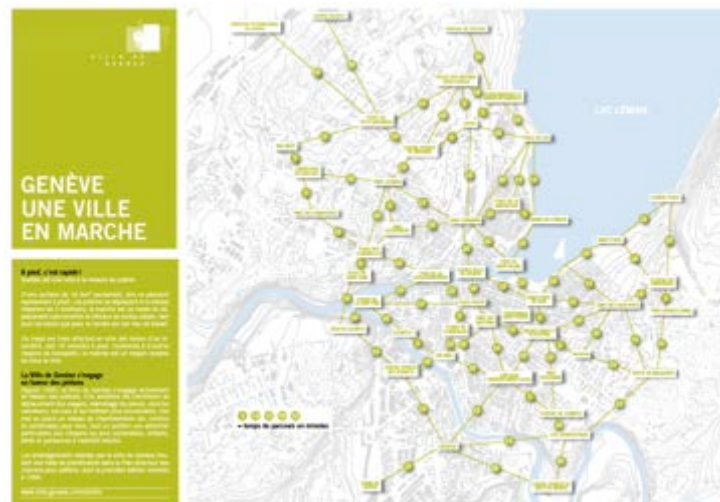


Figure 107 – L'édition la plus récente (2011) du plan « Genève, une ville en marche » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs. Le territoire de la Ville de Carouge est désormais inclus.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

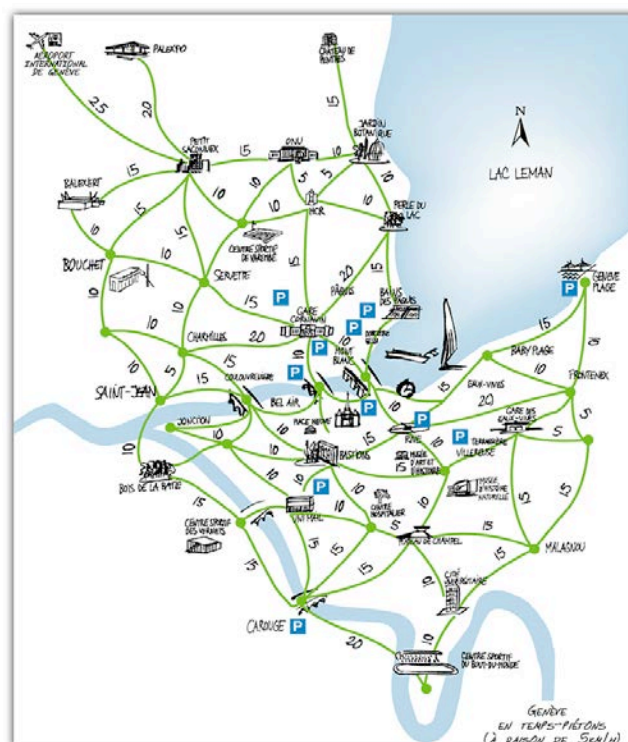


Figure 108 – L'édition originale (2000) du plan « Genève en temps-piétons » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Le Petit Plan-Piétons

Depuis 2005, le « Petit Plan-Piétons – A pied sur le chemin de mon école » a vu le jour dans plusieurs quartiers genevois. Directement issu de la démarche de planification originale, le Petit Plan-Piétons est décliné pour les enfants à l'échelle de leurs quartiers de vie. Il met en particulier l'accent sur les problèmes de sécurité mais aussi de trafic, de pollution et de nuisances sonores qui existent aux abords des écoles. Ce projet mené en lien avec l'Association Transports et Environnement (ATE) associe les enseignants, les élèves des écoles concernées et les familles impliquées dans la vie de quartier. A ce jour, six écoles ont participé à la démarche.

La conception de ce Petit Plan-Piétons est participative : il y a tout d'abord un travail didactique fait en classe avec les élèves et les enseignants, qui vise à rendre les petits usagers conscients des diverses problématiques qu'ils peuvent rencontrer. Un document inspiré par le travail des enfants est par la suite conçu et distribué en grand nombre dans le périmètre scolaire afin de proposer des astuces pour se déplacer sainement et rapidement sans utiliser les moyens motorisés. Il est prévu de poursuivre l'action sur le terrain en lien avec d'autres écoles de la Ville de Genève.



Figure 109 - Petit Plan-Piétons élaboré pour les secteurs de la Jonction et Plainpalais, quartiers populaires de la rive gauche de Genève.

Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 110 - Petit Plan-Piétons élaboré pour le secteur de Champel, un quartier aisé sur le haut plateau de la rive gauche de Genève.

Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Les Dimanches à Pied

Depuis 2007, pour faire écho aux Samedis du Vélo (samediduveelo.ch), ont été créés les Dimanches à Pied (dimancheapied.ch) pour offrir aux promeneurs genevois, le temps d'un week-end, une nouvelle façon de redécouvrir la ville. Guidés pour la première édition par l'association Atelier Portes Ouvertes (APO), ces dimanches ont ouvert les portes des ateliers d'artistes genevois à trois reprises. Chaque année le programme continue de s'étoffer et propose davantage de parcours urbains. Ces balades servent de prétexte à des découvertes et proposent une façon agréable de tester la marche comme un mode alternatif de déplacement plus responsable face aux défis de l'environnement. Ce programme est victime de son succès. En effet, le nombre limité de participants (une dizaine) est souvent atteint, ce qui crée un sentiment d'insatisfaction auprès des usagers potentiels.



Figure 111 - La diffusion des dimanches à pied se fait sur Internet, par bouche à oreille et par le relais associatif.

Source : www.dimancheapied.ch

La multiplication des zones 30 et des zones de rencontre

Le Plan-Piétons a également donné une forte impulsion à la réalisation de nombreuses zones de modération du trafic. Treize zones 30 ont été réalisées entre 1995 et 2005, ce qui représente une superficie d'environ la moitié de la Ville de Genève. D'autres zones sont encore à l'étude. Cette action a également été reprise à l'échelle cantonale, où un nombre conséquent de zones 30 ont été également réalisées (voir plus loin). De plus, la Ville a aménagé des zones de rencontre dans lesquelles le piéton est prioritaire sur les véhicules motorisés, qui doivent respecter une limitation de vitesse à 20km/h. Enfin, de nombreuses places ont été revalorisées par des aménagements en faveur des piétons.



Figure 112 - Affiches des campagnes de promotion des zones 30 et des zones de rencontre.

Source : Ville de Genève.

LA PROMOTION DE LA MARCHÉ A SU SE PROPAGER AUX ECHELLES SUPERIEURES

Ces dernières années, bien des choses ont évolué sur l'échiquier politique genevois. La volonté d'agir en faveur de la marche est désormais affirmée avec encore plus de force à l'échelle de la ville. Elle est aussi perceptible à l'échelon territorial supérieur par un engagement plus marqué de la part du canton. De surcroît, les impulsions fédérales en faveur de la mobilité douce dans le cadre de la politique des agglomérations ont favorisé la valorisation des modes actifs par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Celle-ci se concrétise notamment par une mesure-phare en faveur de la marche et du vélo : la création d'une Voie Verte d'agglomération (voir plus loin l'analyse détaillée de cette action).

Au cours de ces dernières années, et tout particulièrement en 2011, ce renversement des priorités s'est traduit par de fortes actions politiques en faveur des modes actifs. Celles-ci vont de l'échelle de la ville-centre à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble, en passant par l'échelle cantonale. Citons notamment :

- l'adoption en 2011 par le Conseil Municipal de la Ville de Genève de l'initiative du parti des Verts « 200 rues sont à vous », qui prône la création de 200 rues piétonnes pour agrémenter tous les « quartiers de vie » en ville de Genève.
- l'acceptation le 15 mai 2011 en votation populaire de l'initiative cantonale lancée par l'ONG Actif-Trafic « Pour la mobilité douce (initiative des villes) », qui impose aux autorités cantonales de réaliser en 8 ans, jusqu'en 2018, un réseau continu et sécurisé d'aménagements cyclables et piétonniers.
- l'élaboration en mars 2011 du Plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 à l'échelle cantonale. Piloté par la Direction générale de la mobilité, il consacre la mobilité comme le troisième pilier du système de mobilité genevois, à égalité avec les deux piliers traditionnels que sont les transports individuels motorisés et les transports publics. Ce document stratégique permet au Canton d'agir en faveur de la mobilité douce selon une stratégie globale et planifiée à l'échelle de l'ensemble de son territoire, en concertation avec les communes genevoises.
- la Voie Verte d'agglomération, qui vise la création d'un itinéraire continu de 22 km qui traversera d'ici 2020 le bassin de vie genevois de part en part depuis les zones frontalières françaises d'Annemasse et Saint-Genis/Pouilly. Elle sera réalisée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

L'ensemble de ces initiatives crée, à l'échelle du bassin genevois, un cadre général favorable à la promotion de la marche. Analysons maintenant comment chacune de ces initiatives développe ses propres effets, et quelles sont les synergies qui émergent de leur coexistence.

L'initiative municipale des Verts « 200 rues sont à vous »

Fin 2009, après plusieurs mois de concertation avec les milieux concernés, le Conseil administratif de la Ville de Genève est arrivé à un projet commun de stratégie de piétonisation de la Ville de Genève. Ce concept, basé sur la proximité, la convivialité et la sécurité, concerne prioritairement les quartiers de St-Gervais, des Rues Basses et des Pâquis. Les élus de trois départements ont travaillé de concert, indépendamment de leur étiquette politique, pour élaborer une démarche stratégique d'étude et de mise en œuvre d'un nouvel équilibre des modes de déplacement en ville ; la piétonisation d'un certain nombre d'espaces publics en constitue un pan stratégique. Cette stratégie veut intervenir sur une trentaine de lieux (rues ou places) et assainir le bruit routier d'une quinzaine d'axes. Elle répond aux différentes demandes exprimées par le Conseil municipal et par la population ainsi qu'à l'objectif de piétonisation inscrit dans le « Plan directeur des chemins pour piétons », adopté le 13 décembre 2004, ainsi que dans le Plan directeur communal approuvé par les instances politiques communales et cantonales en 2009.

Trois quartiers sont jugés prioritaires : le quartier Saint Gervais, les Rues Basses de la rive Gauche et le quartier des Pâquis, sur la rive Droite.

- Le quartier de St-Gervais est situé entre le quai des Bergues et le square de Chantepoulet et constitue la partie du centre historique située sur la rive droite du Rhône ; la volonté est de redonner une véritable identité à ce quartier, à la fois résidentiel et populaire, et de permettre aux petits commerces et aux habitants de créer des liens de proximité tout en se réappropriant un espace public qui est peu propice à l'automobile.
- Les Rues Basses de la rive Gauche sont le pendant de Saint Gervais sur l'autre côté du Rhône, à proximité de la Vieille Ville ; le projet de piétonisation s'étend du rond-point de Rive jusqu'à la place Longemalle, ce qui permettrait d'élargir le périmètre fermé à la circulation autour des Rues Basses. Le quartier de Rive est actuellement une zone de trafic intense pour les transports publics, qu'il s'agit de rendre compatible avec une utilisation piétonne déjà affirmée, hors voitures.
- Le quartier des Pâquis, qui prolonge celui de Saint Gervais vers le lac, est en recherche de la création d'un « cœur piétonnier » qui permette de progresser en terme de qualité de vie et de sécurité, tous domaines confondus. Le square Pradier et la rue de Fribourg sont notamment deux lieux emblématiques à retraiter.

L'objectif d'ensemble est de rassembler les différents acteurs de ces quartiers, sans aller chercher des solutions trop onéreuses, et de concilier les différents intérêts dans le cadre d'une véritable « paix piétonne ».

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La section genevoise du parti des Verts, qui militait déjà depuis 2008 pour plus de rues piétonnes à Genève, estime cependant que la stratégie élaborée par l'Exécutif de la Ville ne va pas assez loin et reste trop cantonnée à l'hypercentre de Genève.

En 2010, le parti fait ainsi effectuer via les associations d'habitants de nouveaux sondages auprès de la population, élargis à un périmètre plus large qui englobe toute la ville-centre, sur le thème de la piétonisation des espaces. Les quartiers concernés sont principalement ceux des Acacias, de la Jonction, de Plainpalais, sur la rive Gauche du Rhône ; des Pâquis, de Saint Gervais et de Saint Jean, sur sa rive Droite.

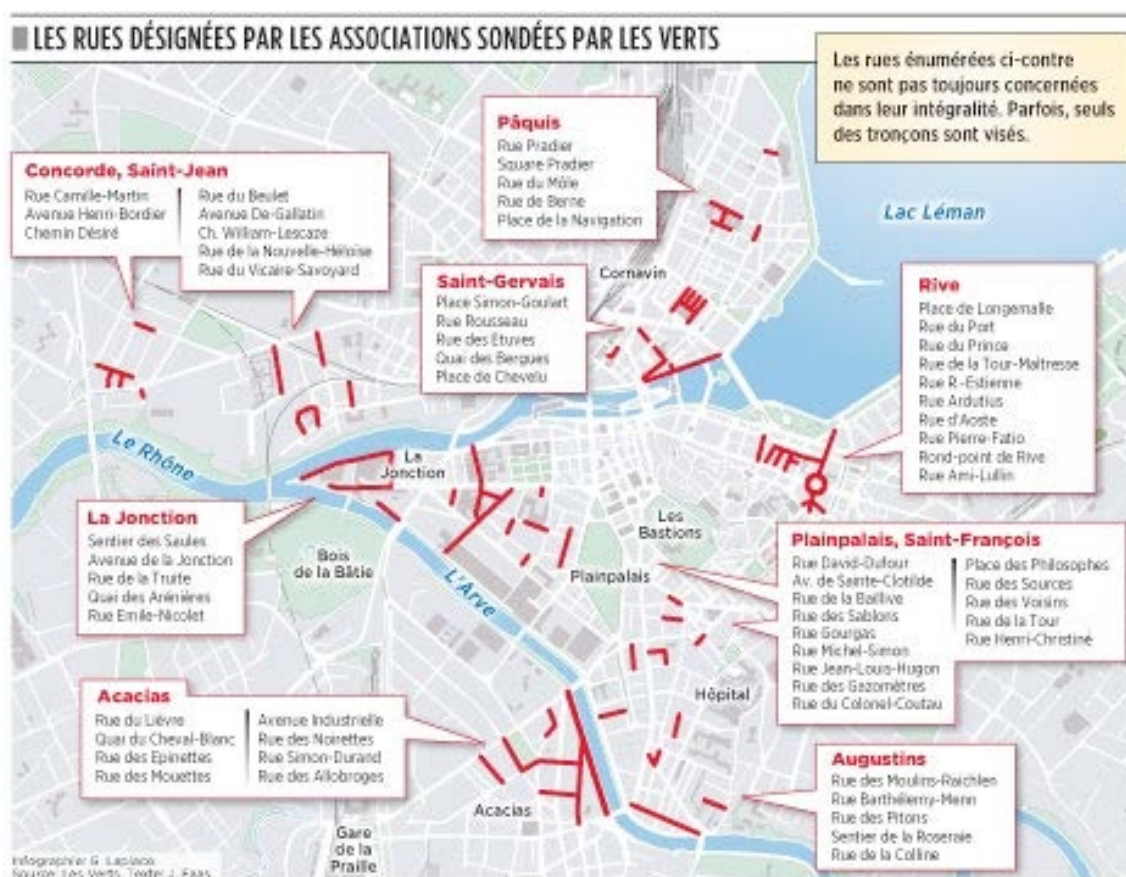


Figure 113 - Les rues désignées par les associations sondées par les Verts.

Infographie : G.Laplace. Texte : J. Faas

Source : Site internet des Verts, section genevoise.

L'initiative des Verts a recueilli 7 000 signatures, ce qui est assez important au regard du minimum de 4 000 signatures qui est requis pour des initiatives à l'échelle municipale. Au vu de l'intérêt manifesté par la population¹¹⁶, les Verts ont publié début 2011 une première liste de 50 rues¹¹⁷ qui sont proposées à la

¹¹⁶ Ayant été mandatée au printemps 2010 pour réaliser des sondages dans quatre quartiers de la Ville de Genève, l'une des associations les plus actives, actif-traffic, avait déjà pu constater que la population genevoise était très demandeuse de rues piétonnes, puisque plus de 97% des sondés s'y déclaraient favorables. Ce qui fait dire à la conseillère municipale Sarah Klopmann que «Tout le monde veut une zone piétonne devant chez soi». Si le propos mérite sans doute d'être nuancé, la participation à la

piétonnisation, sous le label « 200 rues sont à vous »¹¹⁸. La cinquantaine de rues énumérées par les Verts ont donc «été suggérées par les habitants eux-mêmes », explique Fabienne Fischer, présidente de la section Ville. « Souvent, pour ce type de projet, on fait appel à des experts. Là, nous avons sollicité les experts du quotidien ». La liste issue de ces rencontres « n'est donc pas une proposition, mais seulement un inventaire des demandes des habitants », précise Mathias Buschbeck, représentant des Verts. Elle n'est bien sûr pas exhaustive. « Il s'agit des demandes formulées à ce jour. Nous n'avons, par exemple, répertorié aucune rue aux Grottes car nous n'avons pas encore rencontré ses habitants ». Le caractère spontané de ces demandes implique que presque aucune n'a encore fait l'objet d'études de faisabilité. Ce à quoi les Verts entendent remédier rapidement.

Pour les Verts genevois, il s'agit d'un programme à effectuer rapidement puisqu'ils se donnent 4 ans pour le concrétiser, ce qui permet de noter une réelle ambition, en termes d'échéance temporelle, liée à ces réalisations. Il faut tout de même noter que cet intervalle correspond surtout à celui de la législature et qu'il est donc contraint par le calendrier politique, plus que véritablement inscrit dans une politique à long terme de la Ville qui saurait gagner en indépendance par rapport aux luttes partisans.

La première étape du projet a franchi le cap avec succès, puisqu'un crédit d'études de 2,225 Millions CHF proposé par le conseil législatif vient d'être accepté par le Conseil municipal pour lancer les expertises qui permettront d'identifier et de caractériser les 200 rues à traiter. Par la suite, un crédit de 5 Millions CHF par an est envisagé sur 4 ans pour la réalisation de ces mesures, ce qui permettrait d'aménager environ 50 rues par an et d'affecter la somme d'environ 100 000 Francs par rue piétonnée¹¹⁹. Le type de piétonnisation proposé reste relativement souple, laissant l'accès aux véhicules de livraison, d'urgence et aux taxis. De façon complémentaire, pour équilibrer le partage de l'espace et résoudre les problématiques que cette piétonnisation soulève à l'égard du stationnement, trois mesures sont proposées par actif-traffic : rationaliser la gestion des parkings existants, en rééquilibrer les prix et favoriser l'autopartage. Afin de minimiser les frais, les Verts préconisent d'utiliser des méthodes simples dans un premier temps, telles que l'utilisation de barrières ou de chaînes pour fermer les rues à la circulation. Nous pouvons noter ce budget et ces solutions minimalistes comme l'une des faiblesses de ce projet. Il propose, en effet, des interventions souvent mineures, dont la qualité urbanistique et architecturale ne sera pas assurée, ou alors de manière très contraignante.

Le débat contradictoire promet, malgré les sommes relativement faibles en jeu, d'être assez virulent, car les opposants au projet, notamment la droite, font état de nombreux arguments pour en freiner la réalisation. Les pouvoirs du Canton pour prendre les décisions en termes de circulation sont ainsi évoqués ; la Ville ne pourrait que proposer de fermer les rues concernées à la Direction générale de la

récolte de signatures reste tout à fait remarquable et dénote le grand consensus qui existe au sein de la population pour améliorer la qualité de vie en ville.

¹¹⁷ Source : www.actif-traffic.ch/pdf/Cinquante-premieres-rues-ouvertes-a-la-vie.pdf.

¹¹⁸ Selon le site internet du quotidien « 20 minutes ». Source : <http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/Les-Verts-veulent-200-rues-pietonnes>.

¹¹⁹ Source : http://fr.wikinews.org/wiki/Suisse:_les_Verts_veulent_200_rues_pietonnes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

mobilité du Canton, dont le directeur, Yves Delacretaz, précise néanmoins, dans une interview donnée à la Tribune de Genève¹²⁰, que le projet serait regardé d'un œil favorable et qu'il n'entend pas décourager des réalisations sur le réseau de desserte de quartier.

Il reste à prendre toutes les décisions politiques et financières pour mener à bien la démarche des « 200 rues sont à vous » jusqu'à sa réalisation totale.



Figure 114 – « Les Verts militent pour 200 rues piétonnes en ville de Genève », article paru dans le journal « 20 min » du 19 décembre 2008.

¹²⁰ Source : <http://www.tdg.ch/geneve/actu/ville-valide-initiative-verte-reclamant-200-rues-pietonnes-2009-06-23>.

L'initiative cantonale lancée par l'ONG Actif-Trafic « Pour la mobilité douce (initiative des villes) »

Cette initiative, déposée au Grand Conseil (organe législatif du Canton de Genève) le 4 septembre 2009, exige des autorités l'achèvement en 8 ans d'un réseau continu dédié aux modes actifs. Elle a été acceptée le 15 mai 2011 en votation populaire par 50,3% de oui. Ce résultat tangent montre le net clivage entre la dizaine de villes et les communes agglomérées que compte le canton et les communes du tissu périurbain. En effet parmi les 45 communes que compte le canton de Genève, 36 communes, toutes périurbaines, ont rejeté le texte, par crainte surtout que cette nouvelle loi n'ait un impact restrictif sur la mobilité motorisée au sein de l'agglomération, plus que par réelle opposition à la mobilité douce, selon les analystes qui ont commenté les résultats du vote¹²¹. Sans surprise, Cologny, l'une des communes les plus riches, abritant pour l'essentiel de l'habitat individuel et traditionnellement pro-voiture, est celle où le vote a été le plus négatif (72% de refus). A l'inverse, les communes urbaines et suburbaines ont nettement plébiscité le oui. Les citoyens de la ville de Genève sont évidemment en tête, avec 55,8% de oui.

Plus surprenant peut-être : ce sont surtout les zones denses de la première et de la deuxième couronne de l'agglomération qui ont contribué de manière décisive à faire pencher la balance dans le camp du oui. Les villes de Carouge, Lancy et Vernier abritent chacune plus de 20 000 habitants et autant d'emplois et connaissent donc des flux internes importants et des entrées pendulaires non négligeables. Les votes majoritairement en faveur du oui constatés à Plan-les-Ouates et Chêne-Bourg peuvent s'expliquer par le fait que ces communes se sont toutes les deux développées le long des grands couloirs frontaliers et qui ont chacune plus de 10 000 habitants, voient dans cette initiative une bonne solution pour fluidifier le trafic, dans une forte complémentarité avec le tramway. Confignon figure aussi parmi les communes qui ont dit oui. Cette commune, rurale jusqu'à il n'y a pas si longtemps et qui comptait uniquement 3 500 habitants, a connu au début des années 2000 un développement rapide avec la construction du nouveau quartier de Cressy, qui a fait doubler sa population et a *de facto* intégré le territoire de la commune de Confignon au destin urbanisé du couloir pénétrant de Bernex et Lancy, qui regroupe au total un peu moins de 50 000 habitants.

Il faut ici remarquer que cette initiative bénéficiait avant le vote d'un large consensus officiel. Soutenu par la gauche et le PDC et approuvé par le Conseil d'Etat, le texte soumis aux Genevois a certes divisé le canton en deux, mais sans être approuvé ou rejeté massivement dans la plupart des communes. Les principaux opposants à l'initiative – le Groupement transports et économie réunissant les clubs automobiles et les associations patronales – ont accepté ce verdict des urnes tout en laissant planer le spectre d'oppositions et recours en cas d'application trop stricte de la loi. Pendant ce temps, dans le camp des partis en faveur de l'initiative, les analyses prennent acte du fait que ce vote signifie une véritable révolution des mentalités. «Même si cela avait été non de justesse, cela aurait quand même signifié une

¹²¹ Voir l'article publié dans la tribune de Genève du 16 mai 2011, «A Genève, les Villes imposent leur vision à la campagne », par Eric Budry.

évolution de la mentalité de notre canton à propos des transports », note ainsi François Gillet, président du Parti démocrate-chrétien. « Qu'un Genevois sur deux admette qu'il faut développer les infrastructures destinées à la mobilité douce représente un sacré changement. Chacun utilise, selon le moment et ses besoins, un mode transport différent. Il nous faut développer une vraie complémentarité entre eux et arrêter de les opposer ».

S'il est encore trop tôt pour juger ses effets, l'on peut d'ores et déjà avancer que l'acceptation par le peuple de cette initiative aura des répercussions importantes sur la politique de mobilité douce du canton, notamment en donnant une impulsion accélératrice aux mesures prévues par le Plan directeur cantonal de la mobilité douce, qui nous détaillons ci-après.

Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce

La mobilité douce présente de nombreux avantages pour celui qui la pratique aussi bien que pour la collectivité : elle favorise la **liberté de déplacement et la rapidité pour les trajets courts**, ainsi que la **santé et la bonne forme physique**. Elle n'a aucun impact sur l'environnement (air, bruit, énergie), ne nécessite pas d'infrastructures coûteuses et ne met pas en danger la vie des autres utilisateurs. Enfin, faible consommatrice d'espace, la mobilité douce constitue sans aucun doute une solution très efficace aux problèmes d'engorgement du trafic.

Argumentaire en faveur de la mobilité douce, Canton de Genève

Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce est un document cadre¹²² visant à mettre à disposition des pratiquants de la mobilité douce des réseaux de parcours attrayants, sûrs et continus ainsi que des infrastructures appropriées couvrant le territoire genevois à l'échelle cantonale.

Des différents modes de déplacement, la mobilité douce était le seul à Genève qui ne faisait pas encore l'objet d'un plan directeur. Mais cette lacune vient d'être comblée le 31 mars 2011, lorsque le Conseil d'Etat, organe exécutif de l'Etat de Genève, a adopté le Plan directeur de la mobilité douce élaboré par la Direction générale de la mobilité du Canton de Genève. La réalisation de ce Plan directeur a fait l'objet, comme pour tous les Plans directeurs en Suisse, de consultations des milieux associatifs, des communes et des services étatiques concernés.

En effet, compte tenu de son importance en tant que forme de mobilité autonome et comme moyen d'accéder aux autres formes de transport, il était important que la mobilité douce fasse à son tour l'objet d'une stratégie globale. Le Plan directeur vise un rééquilibrage de l'importance des modes de déplacement et traite notamment de :

¹²² La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979 impose à chaque canton l'obligation d'établir un plan directeur cantonal. C'est un document contraignant pour les autorités qui concrétise la politique cantonale en matière d'aménagement du territoire. Il est revu périodiquement, généralement tous les dix ans. Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce est un plan directeur cantonal sectoriel qui s'inscrit dans le Plan directeur cantonal global et qui déploie, à l'instar de celui-ci, ses effets sur l'ensemble du territoire cantonal genevois.

- l'établissement d'une planification pour un réseau cantonal intégrant une vision transcantonale et transfrontalière avec l'identification d'itinéraires-clés à renforcer ou à développer
- l'amélioration des coordinations entre l'État et les communes, ainsi qu'à l'interne de l'État, pour la planification, l'aménagement et la gestion de la mobilité douce
- l'établissement d'un programme des mesures prioritaires à mettre en œuvre (réseaux, vélos en libre-service, équipements de stationnement, communication, etc.)

Basé sur un diagnostic précis qui prend acte du fait que la sous-estimation générale de la mobilité douce pendant les décennies précédentes se traduit encore aujourd'hui, malgré les efforts persistants des collectivités publiques et des associations, par un manque d'attractivité, le Plan directeur cantonal de la mobilité douce comporte un programme de sept actions accompagné d'autant de fiches de mesures relatives aux objectifs stratégiques définis.

Le constat est clair ; les réseaux piétons et vélos ne présentent pas aujourd'hui un standard de qualité suffisant pour attirer tous leurs utilisateurs potentiels. En particulier, ils posent trois problèmes persistants : l'inachèvement des réseaux, le faible respect des espaces dédiés aux piétons et aux vélos par les autres modes et un rythme de réalisations ralenti.

En ce qui concerne la mise en œuvre concrète sur le terrain des mesures en faveur de la mobilité douce, l'État de Genève renforcera donc son recours à trois types d'outils :

- des aménagements cyclables et piétons
- des zones à vitesse modérée (30 km/h)
- des zones de rencontre (20 km/h)



Figure 115 - État des zones 30 dans le canton de Genève en 1999, 2004 et 2009.
Source: Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 11.

Un diagnostic qui ne prend pas assez en compte les chiffres qui montrent l'importance des pratiques de la marche à l'échelle de l'agglomération

Malgré ses nombreuses qualités, dont un diagnostic qui met clairement en lumière les enjeux à l'échelle cantonale et une vision politique qui va globalement dans la bonne direction, le Plan directeur déçoit par la relative timidité de ses mesures en faveur de la promotion de la marche, alors même que le contexte se révèle favorable, comme le révèlent les chiffres avancés par ce document même.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Nous pouvons en effet déplorer au sein de ce Plan directeur la forte inégalité de traitement entre la marche et le vélo. La marche, à laquelle ne sont consacrées qu'une seule action et une seule mesure sur les sept actions et mesures proposées, se voit battue en brèche par l'omniprésence du vélo, qui semble être encore perçu comme le seul mode actif pertinent à l'échelle de l'agglomération, malgré des chiffres éclairant des pratiques qui démontrent, au contraire, la prégnance de la marche à cette échelle. En effet, le gain total de la mobilité active pour tout le canton est de 8% en cinq ans, passant de 33% en 2000 à 41% en 2005 et rattrapant presque les transports individuels motorisés, qui passent largement en-dessous de la barre des 50% pour ne représenter plus que 44% de la part modale (-8% par rapport à 2000), les 14% restants échouant aux transports publics (+1% par rapport à 2000). Cet important report modal de la voiture (-8%) s'est fait ainsi quasi exclusivement vers les modes actifs.

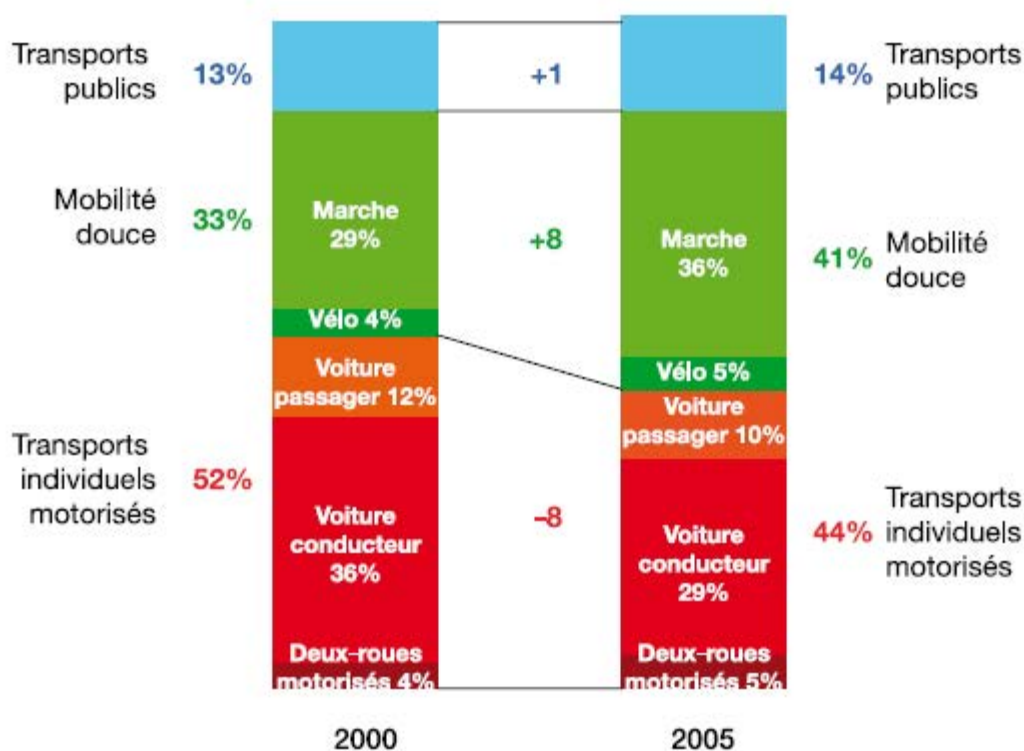


Figure 116 – Évolution de la répartition modale dans le canton de Genève entre 2000 et 2005 en % du nombre de déplacements. L'analyse graphique provient du rapport cantonal « La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994, analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005 », novembre 2008.

Source : Extrait du Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 5.

Ces chiffres, spectaculaires à l'échelle d'un canton, fût-ce un canton-ville dense comme celui de Genève, ne doivent pas occulter, contrairement à ce que l'on aurait pu croire à cette échelle, que le véritable moteur de cette croissance sans précédents des modes actifs est la marche, et non le vélo. La marche a en effet gagné 7% de part modale au niveau cantonal entre 2000 et 2005, alors que la part modale du vélo n'a cru pendant ce temps que de 1%.

Nous pouvons faire le pari que, très probablement, cette tendance favorisant le report modal vers les modes actifs s'accroîtra de manière notable ces prochaines années, à mesure que les nouvelles politiques qui viennent d'entrer en vigueur à l'échelle cantonale en 2011 porteront leurs fruits et les améliorations projetées dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise seront réalisées.

La force de ce Plan directeur est de vouloir prendre acte de cette réalité pour imposer désormais la mobilité douce comme le troisième pilier¹²³ de la politique des transports à Genève. Sa faiblesse provient pour l'essentiel du fait qu'il reste prisonnier de ce que nous pourrions décrire comme un « dogmatisme des infrastructures » et une vision dépassée de « l'accessibilité par la distance ». Cette vision voit dans le vélo la réponse principale aux enjeux de mobilité à l'échelle de l'agglomération, en contradiction patente avec ce que les chiffres sur les pratiques réelles laissent entendre, à savoir la forte présence de la marche au sein de toute l'agglomération, y compris dans les tissus périphériques.

Ce parti pris nous semble d'autant plus regrettable qu'il handicape sérieusement dans le futur les possibilités de mettre à profit les complémentarités naturelles entre marche et transports publics, que nous avons résumées dans le concept de l'itération « proximité & connectivité » au sein du mouvement III. Les lourds investissements que le Canton de Genève a mobilisés pour mettre en route le projet ferroviaire CEVA, prolonger son réseau de tramways et de manière plus générale étoffer son réseau de transports publics risquent ainsi de ne pas être valorisés à la hauteur de leur plein potentiel, faute de liaisons piétonnes suffisamment attractives en périphérie.

Pendant ce temps, les investissements majoritaires qui seront consacrés au vélo pour la réalisation de 6 mesures prioritaires sur un total de 7 vont absorber la majeure partie des ressources humaines et financières disponibles pour la mise en œuvre de ce Plan directeur cantonal de la mobilité douce, sans que les gains en termes de report modal vers le vélo soient avérés. La littérature montre généralement qu'il faut beaucoup d'années et d'investissements pour gagner à peine quelques pour-cent de part modale pour le vélo, alors que les investissements pour la marche, et notamment ceux effectués dans un contexte multimodal favorable, montrent généralement très rapidement des gains de part modale importants tant pour la marche que pour les transports publics.

A l'enjeu de l'équité sociale – pourquoi favoriser un mode durable très minoritaire au sein de la population au détriment d'un mode tout aussi durable largement majoritaire au sein de la population, à tout point de vue (répartition plus équilibrée selon les critères de genre, âge, classe sociale) ? –, s'ajoute ainsi un enjeu d'efficacité économique – pourquoi investir autant dans un mode dont la complémentarité

¹²³ Il y a vingt ans, Genève instaurait la complémentarité des modes de transport. Le plan OPAir visait à provoquer un « transfert modal » de la voiture vers les transports publics, de façon à répondre à la demande croissante de mobilité tout en soulageant les réseaux routiers et en améliorant l'environnement (air, bruit). Cette politique des transports à deux modes s'est concrétisée par des programmes d'investissement (notamment réseau de tramway) et des réformes institutionnelles. Dans un premier temps, elle a produit les effets prévus : les transports publics ont gagné de nouveaux voyageurs et la progression du trafic automobile a été freinée, malgré l'augmentation du nombre total de déplacements. Mais entre 2000 et 2005, c'est un autre transfert modal qui s'est réalisé, cette fois-ci en faveur de la mobilité douce, qui confirme l'importance de celle-ci dans le bouquet de déplacements des genevois. Dès lors, il semble légitime d'instaurer la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité, jouant un rôle aussi significatif que les transports individuels motorisés et les transports publics (Plan directeur de la mobilité douce, 2011, p.5).

avec les autres modes se révèle problématique et dont les gains de part modale risquent de rester bien en-deçà de ce que l'on serait en droit d'attendre, en regard de l'ampleur des investissements ?

Les modes actifs au cœur de quatre enjeux d'intérêt cantonal

Le nouveau positionnement politique de la mobilité douce la fait passer d'un mode qui encore hier était considéré comme allant de soi ou réductible à une activité de loisir (promenade à pied, sport cycliste) à un mode qui personnifie quatre enjeux de première importance pour le Canton :

- mode le plus efficace en milieu urbain
- mode le plus économe en ressources
- alliée indispensable des transports publics
- enjeu majeur de santé publique

Le premier argument considère la mobilité active comme une composante essentielle de l'urbanisme de la « ville compacte » (Beaucire in Allemand et al., 2004). La mobilité active a le potentiel d'attirer encore plus d'usagers dans le futur. À Genève, l'un des cantons les plus denses de Suisse, bien des déplacements sont de relativement courte distance. Dès lors le potentiel de transfert modal en faveur des modes actifs est considérable: 30 % des déplacements motorisés portent sur moins de 3 km, 45 % sur moins de 5 km, et pourraient s'effectuer tout aussi bien à pied ou à vélo. L'enjeu pour le canton est clair : soulager les réseaux routiers et ceux des transports publics. A cet égard, nous pouvons remarquer que Genève emboîte le pas de grandes agglomérations comme celles de Londres ou de Paris, pour qui l'une des motivations premières à promouvoir la marche est justement la saturation des réseaux de transports publics (Lavadinho 2009, Lavadinho et Lévy, 2010).

Le deuxième argument sur l'économie des ressources semble être porteur en ces temps de crise, sur fond de pénurie énergétique mais aussi du relatif manque de ressources des collectivités publiques qui semble caractériser notre époque par rapport aux précédentes. Les modes actifs, peu énergivores si ce n'est en calories, ont aussi l'avantage de préserver l'environnement (pas de pollution, pas de bruit) et d'occuper peu de surfaces de circulation et de stationnement (7 à 10 fois moins qu'une voiture). De surcroît leurs coûts sont faibles en comparaison des autres modes, d'autant qu'ils sont largement intégrés par les ménages eux-mêmes. L'enjeu pour le canton est là aussi très clair : une politique publique en faveur de la mobilité douce est réalisable « sans amputer significativement les budgets des deux autres modes de transport »¹²⁴, tout en offrant un levier d'action efficace pour répondre à une part importante des besoins de déplacement en consommant un minimum de ressources environnementales, spatiales et financières.

Le troisième argument porte sur la complémentarité avec les transports publics. Comme nous l'avons vu dans le mouvement III, la marche en est l'alliée naturelle, puisqu'elle officie comme le pivot de la multimodalité. De surcroît, la marchabilité du premier et du dernier kilomètre influent énormément sur

¹²⁴ Notons tout de même qu'il n'est pas réellement question d'une redistribution financière des budgets alloués aux différents piliers du transport, ce que nous aurions été en droit d'espérer attendant au fait que si la marche et le vélo acquièrent le statut de troisième pilier de la mobilité, le déséquilibre des ressources allouées aux trois piliers est encore plus patent qu'auparavant.

l'appréciation de la qualité générale des déplacements en transports publics.

Avec le quatrième argument, qui porte sur les modes actifs en tant que vecteurs de santé, le Canton de Genève se range du côté des recommandations émises par l'OMS mais aussi, au niveau local, des arguments mis en avant par son Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé, qui prône l'intégration d'activité physique dans la vie quotidienne pour réduire les coûts liés à la morbidité et à la mortalité induites par la sédentarité.

Une base légale forte qui s'appuie sur les échelons fédéral et cantonal

Au-delà de cet argumentaire écologique, économique et social ancré autour des principes de durabilité, le plaidoyer pour la mise sur un pied d'égalité des modes actifs face aux deux autres piliers de la mobilité est ancré sur plusieurs articles de loi aux divers échelons territoriaux suisses.

Base légale

La vision d'un système de mobilité à trois piliers fonde plusieurs politiques et directives fédérales allant dans le sens du développement durable, notamment celles qui conditionnent le soutien fédéral au financement des infrastructures de transport dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Elle est conforme aux articles 160 A à E de la Constitution genevoise :

- > art. 160 A « La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie. »
- > art. 160 B, al. 1 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal. »
- > art. 160 B, al. 2 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre-ville en complémentarité avec les transports publics. »
- > art. 160 C, al. 1 « L'État, dans les limites du droit fédéral, prend les mesures nécessaires à l'organisation et au développement du réseau des lignes de transports publics. »
- > art. 160 D, al. 1 « L'État veille à maintenir l'équilibre entre les exigences de la vie économique et sociale et la préservation du milieu naturel ainsi qu'à assurer un environnement sain et une bonne qualité de la vie. »
- > art. 160 E, al. 3.b « La conservation de l'énergie est obtenue notamment (...) dans le secteur des transports, en favorisant les déplacements en transports publics, à vélo et à pied, notamment sur le plan des investissements et des équipements. »

Sur le plan légal, l'établissement d'un plan directeur de la mobilité douce n'est pas une innovation. Il ne fait que préciser et fixer des délais sur une démarche déjà engagée sur la base de la législation actuelle : la Loi sur les routes (Lroutes - rsGE L 1 10), le Règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR - rsGE L 1 10.04) et la Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR - rsGE L 1 60).

Figure 117 – Les articles de loi qui constituent la base légale de la vision d'un système de mobilité à trois piliers incluant la mobilité douce se basent, au-delà du socle assuré par la Constitution genevoise, sur les politiques fédérales, en particulier celles qui concernent les Projets d'agglomération et conditionnent le financement des infrastructures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, mais aussi la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Source : Plan directeur cantonal de la mobilité douce.

La place du plan directeur de la mobilité douce dans la planification cantonale de la mobilité

À Genève, la planification du système de mobilité repose sur deux plans directeurs principaux, le plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010), et le plan directeur du réseau routier 2011-2014 (en cours d'élaboration), complétés par le plan directeur du stationnement (élaboré en août 2010).

La reconnaissance de la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité genevois a engendré la mise en place d'un plan directeur comparable, établi pour la même période 2011-2014 et élaboré en étroite coordination avec les planifications directrices existantes et en cours.

La stratégie générale du Plan directeur cantonal de la mobilité douce

Dans un contexte qui prévoit une croissance exponentielle de la mobilité à l'horizon 2040, le développement des modes actifs se présente comme un enjeu de première importance pour prendre en charge une partie de la demande de déplacements et soulager les réseaux routiers et les transports publics, aussi surchargés les uns que les autres aux heures de pointe, ainsi que pour attirer plus de voyageurs vers les transports publics, en élargissant leurs bassins de clientèle autour des gares et stations.

Point important pour notre propos, le canton souhaite appliquer cette stratégie générale aux trois échelons de la commune, du canton et de l'agglomération transfrontalière, notamment pour renforcer les complémentarités avec la mise en service du RER franco-valdo-genevois et des lignes de rabattement correspondantes, dont elle sera le complément direct.

En revanche, nous pouvons nous étonner de la prudence quasi excessive des objectifs chiffrés, qui restent très conservateurs en l'attente de la confirmation, par les chiffres du microrecensement 2010, de la poursuite (ou non) de la très forte croissance des modes actifs observée entre 2000 et 2005 (OFS-ARE, 2001, 2007).

La Voie Verte d'agglomération dans le cadre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois

Comme nous venons de le voir, la mobilité douce a été désormais intégrée aux grands projets de mobilité du canton de Genève sous la forme du Plan directeur cantonal de la mobilité douce. Mais en termes d'échelle, il est possible d'aller encore plus loin, ce que les genevois ont fait.

En effet, dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, c'est toute l'agglomération fonctionnelle qui est considérée, additionnant au territoire cantonal des portions de territoire de la France voisine et du Canton de Vaud en étroite liaison avec Genève, soit un bassin de vie de plus d'un million d'habitants – contre 464 000 dans le canton et 191 000 en ville de Genève, selon les chiffres fournis par l'Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT) fin 2010.

Le projet franco-valdo-genevois s'inscrit dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations, ce qui a incité ses acteurs français, vaudois et genevois à travailler ensemble, puis à signer un premier accord en décembre 2007. Et la signature par les 18 partenaires concernés de cette charte a démontré la faisabilité politique d'un projet de territoire ambitieux pour l'agglomération transfrontalière, fondé sur le slogan d'une ville durable « compacte, multipolaire et verte » (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 102).

Pour Michèle Tranda-Pittion, l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise sera ainsi structurée « par des axes de transport public où seront localisés les pôles d'emploi et les lieux urbains les plus intenses. Les densités seront coordonnées avec les niveaux de desserte par transports publics avec une montée en

puissance des centralités périphériques (Da Cunha, 2010, p. 15).

Le projet d'agglomération se déroule en deux étapes, dont la première est désormais achevée, tandis que la deuxième est en cours. L'essentiel de l'approfondissement spatial du premier Projet d'agglomération s'est fait par le biais de projets à l'échelle des différents axes de développement de l'agglomération – les « périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération » (PACA), localisés le long des axes structurants de transports en commun, sur des longueurs de 5 à 10 km. En complément une approche thématique a lancé un certain nombre d'études sur des sujets-clés, comme les transports, l'économie, l'agriculture ou le logement (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 103). Cette démarche transversale vise une cohérence d'ensemble – un « fil rouge » - entre la vaste échelle de l'agglomération et l'ensemble de ces enjeux politiques et spatiaux, et l'échelle locale du quartier, à laquelle des logements, des locaux d'activités, des infrastructures de transports et des espaces publics seront réalisés (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 106).

Ce projet véritablement titanesque, à la fois en termes de jeu d'acteurs, de processus de concertation et d'investissements, n'a été possible que grâce à l'impulsion fédérale offerte par le biais de l'instrument des Projets d'agglomération, que nous avons déjà décrit de manière plus détaillée plus haut. La Confédération suisse accorde en effet une contribution financière aux projets novateurs en matière de mobilité à l'échelle de l'agglomération. La manne que représente ce fonds d'infrastructure n'est attribuée que si l'évaluation des projets soumis par les agglomérations démontre une prise en compte suffisante des modes actifs.

C'est dans ce contexte qu'est née l'idée de la Voie Verte d'agglomération, qui voit le début de sa réalisation programmée entre 2011 et 2014. Un fonds de 850 Millions CHF est prévu par la Confédération pour le début de sa réalisation¹²⁵ et des tranches de financement ultérieures seront débloquées entre 2015 et 2019. Les fonds complémentaires seront fournis par les autres acteurs, le Canton, les communes et les CFF.

La Voie Verte d'agglomération vise à un transfert des modalités de déplacement, en complétant le concept de voie cyclable par d'autres modes actifs, principalement la marche à pied, mais aussi le roller, la trottinette, etc. Loin d'être exclusivement vouée au transport, fût-il actif, elle se veut surtout un vecteur privilégié de convivialité et de découverte. En relation avec les quartiers traversés, il y aura ainsi un certain nombre d'animations qui ponctueront son trajet et créeront du lien entre les fonctions de transit et de séjour.

La Voie Verte d'agglomération traversera l'agglomération de part en part, en mettant en valeur sur son tracé les paysages très divers du Genevois, les différents quartiers traversés en milieu dense ainsi que les corridors écologiques existants ou à créer. Ceux-ci feront d'autant plus sens qu'ils seront pensés à cette échelle élargie, en concertation avec toutes les autorités des différents territoires concernés¹²⁶.

¹²⁵ Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/participation_financiere_confederation-874-5000-11985.html.

¹²⁶ Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/voie_verte-874-5005-12001.html.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 118 - Le trajet emprunté par la Voie Verte d'agglomération est marqué en vert sur la carte. Les frontières communales apparaissent en jaune, la frontière nationale franco-suisse en rouge.
Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/voie_verte-874-5005-12001.html.

La Voie Verte d'agglomération devra à terme relier Saint Genis Pouilly, dans le pays de Gex à Ambilly, à proximité d'Annemasse, en Haute Savoie, avec un trajet total de 22 km. Elle passe successivement par les communes de Prévessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Genève, Carouge, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Gaillard et Ambilly.

L'itinéraire emprunté par la Voie Verte d'agglomération existe déjà en partie. Il sera complété sur le secteur nord de l'agglomération et conforté sur son secteur sud, où il se superpose au tracé de la voie ferrée du CEVA (Cornavin - Eaux Vives – Annemasse). Celle-ci sera mise en tranchée couverte pour libérer la surface à cet effet. La perméabilité transversale envers les quartiers traversés sera également renforcée au moyen de liaisons piétonnières et cyclables¹²⁷.

¹²⁷ Source : idem.

TRIBUNE DE GENÈVE
VENDREDI 15 AOÛT 2003

GENÈVE

15

L'été sur la frontière

Au Martinet, près de la rivière Versoix, la borne no 1, située sur la rive droite du canton. L'endroit marque une double limite: celle avec le Département de l'Ain et celle avec le canton de Vaud (deuxième borne).

A la frontière entre la Suisse et la Haute-Savoie, l'autre borne no 1, placée sur la rive gauche dans les bois de Chancy; ici, dans un grand champ appelé Vers Vaux, se trouve le point occidental de l'Helvétie.

Genève à l'extrême limite: le tour du canton en 445 bornes

Pendant tout l'été, la TG s'intéresse à l'idée de frontière. Surtout à celle qui sépare Genève de ses voisins immédiats. De portes de douane en zones franches, de balades pastorales en travaux oubliés, c'est à dala sur la ligne de démarcation que nous vous proposons de passer ces quelques semaines.

MICHEL BOUAF

Quoi de plus concret qu'une borne frontière? Elle est là, en pierre, avec sa forme caractéristique, bien plantée dans le sol, lustrée par le temps. Signe distinctif pour marquer le territoire, elle incarne une double fonction: donner une identité perceptible à la limite nationale pour montrer qu'on a fait un pays, à l'endroit où commence celui des voisins. C'est ainsi que le géographe Stéphane Bodénès définit la borne pour l'assimiler, de par sa signification symbolique, à un «totem étiologique».

Ce signe démarcatif affiche des signes distinctifs (voir nos éditions de lundi et d'hier) qui relèvent du droit international. Son emplacement, on s'en doute, obéit également à des règles précises. Grosso modo, la borne principale est posée à chaque changement directionnel de la ligne frontière, aux abords des

voies de communication et, tout d'abord, «sur tout segment présentant une importance particulière». De taille plus modeste, elle sert aussi de confirmation entre deux bornes principales. Autre spécificité, la numérotation: du No 219 au 1 pour les confins avec la Savoie, selon le traité conclu en 1816 avec le royaume de Piémont-Sardaigne; du 182 au No 1 pour la limite avec l'Ain, selon l'acte signé avec la France.

Rendez-vous à la borne 219 au camping d'Hermance pour faire le tour du canton en suivant, dans le sens des aiguilles d'une montre, l'itinéraire tracé «à la limite» par Bodénès. Devant nous, 103 km de marche. Remontée de l'Hermance sur le sentier des douaniers jusqu'à la 214 de la route de Thoiry. La 213 Atrone. Pourquoi est-elle en plein milieu de ce vaste champ, pourquoi cet épi est-il français, cet autre suisse? Voici Veigy, plus loin le bois de Jussy. Là, une maison genevoise

avec son garage en Haute-Savoie. Ici, on longe les rivières La Gôlaz et Le Tournant. Un bois encore. Entre la 152 et la 149, la frontière change neuf fois de direction. A la 141, la route de Montmarin. Direction Vevey. A la 120, la Rensette et son asphalte où l'on parque en France pour manger en Suisse. La 117 même à un terrain de foot, un penalty mal et hop, l'espace genevois est violé.

D'Hermance à la lisière vaudoise, promenade sur une ligne invisible, mais bien réelle. En suivant les «totems étiologiques», l'itinéraire remonte l'histoire et raconte comment s'est cousu le patchwork territorial.

Au loin, Presinge et Villod. A partir de la 109, à l'extrême change radicalement de direction. Cap sur le Foron où l'ait office de démarcation. Après la 104, la maison Gubler, tout lieu d'une filière clandestine durant la guerre. A Fossard les douaniers suisses et français habitent sous le même toit, dans un territoire helvétique. A 188,

la frontière coupe à travers le cimetière juif de Vevey, quelques tombes chevauchent une ligne invisible.

A partir de la 87, la l'rayante RN 206 qui mène à Saint-Julien. Les panneaux publicitaires sont fichés dans le sol helvétique. Arrêt-études. Avant 1816, on marchait ici en terres sardes; entre 1816 et 1980 c'était un territoire genevois. Aujourd'hui, on

premier parcours long de 58 km. Le Rhône, limite fluviale, est à deux pas. Nous sommes à la pointe occidentale extrême de la Suisse.

En route pour les 45 km de la deuxième étape Chancy-Le Martinet. La borne 182 annonce La Plaine. Puis traversée de la voie ferrée où rien ne marque la frontière. Jusqu'à la 165 et après la route de Dardagny, paysage de vignes. Progression laborieuse en suivant ruisseaux et ruisseaux. La borne 141 vient de subir un lifting. Félicitations au graveur. Réfaite elle aussi, la 140 porte d'écroulements initiaux: CS (pour Considération suisse) au lieu du S ou du CFI. La limite s'efface dans l'Allondon. Après la 127, nous entrons dans l'enceinte «neutre» du Cern. A la 122, la verdure revient.

Les bornes 94 et 93 montent la garde sur la route de Mairgnin. La 90 même sur les rives de l'ac-report, vaste secteur réaffecté par de nombreux échanges de terrains. Les bornes l'indiquent par un double millésime, souvent 1918-1963. Cap vers Collex et Gilly à partir de la 43. Ici l'itinéraire sinueux qui lui aussi a subi d'incessantes retouches. De la 6 à la 4, un bois arboré étrangement

à la France. Voici enfin la Versoix, la 2 à Sauvigny, la 1 au hameau du Martinet. Ici commence une autre limite, celle avec Vaud. Ici aussi finit le voyage dans une zone-tampon qui forme un étrange monde de l'entre-deux.

Au total, et en comptant les signes secondaires (bis ou ter), la promenade a dépassé 445 bornes vitables, soit une fois les 235,4 mètres. C'est dans la moyenne suisse, mais bien en dessous de celle du Jura où une limite figure tous les 109 mètres. Sans doute, la preuve que Genevois et Français vivent en bonne entente, puisqu'ils n'ont pas senti le besoin de démarquer nettement leur territoire. Comme le prouvent aussi la fréquence et l'entretien aléatoires des bornes qui laissent deviner une ligne frontière souvent floue. ■

A lire: L'itinéraire présenté dans cet article est tiré du livre «Promenades sur la frontière Poron-genevoise», de Stéphane Bodénès, Editions Slatkine, 2001.

samedi

Reportage photos:
la frontière électrique

Figure 119 - Genève, un canton aux frontières floues. Le bassin de vie fonctionnel dépasse largement les limites du canton, débordant sur les territoires limitrophes de la France voisine et du Canton de Vaud. La métropole Lémanique qu'a si bien analysée Michel Bassand (Leresche et al., 1993 ; Bassand et Leresche, 1994 ; Poschet, Wust et Bassand, 2001 ; Bassand, 2004) s'étend aujourd'hui de Genève jusqu'en Valais et accueille une population de 1,4 million de personnes.

Source : article paru dans la Tribune de Genève du vendredi 15 août 2003.

UN BILAN GLOBALEMENT POSITIF : LES CHIFFRES DU CHANGEMENT A GENEVE

L'argument le plus éloquent du succès de la politique de promotion de la marche entamée à l'échelle de l'agglomération successivement par la Ville et le Canton de Genève reste celui de l'évolution des pratiques des citoyens genevois, telle qu'elle est montrée par l'analyse des chiffres récoltés par les Micro-recensement Transports 2000 et 2005.

En effet, le Plan-Piétons, processus de planification et de réalisation d'aménagements poursuivi avec constance par la Ville de Genève depuis 15 ans, semble de ce point de vue payer largement ses dividendes, surtout depuis qu'il déploie ses effets en conjonction avec les autres politiques d'écomobilité à l'échelle cantonale. Les chiffres parlent d'eux-mêmes¹²⁸ :

Les jeunes n'adhèrent plus forcément au modèle du tout-voiture

La baisse dans la possession d'un permis de conduire est frappante pour la population jeune âgée de 18 à 25 ans : de 62% en 2000, les jeunes ne sont plus que 55% en 2005 à posséder un permis. De plus, la part de détenteurs de permis ne possédant pas de voiture a augmenté de 9% en 2000 à 12% en 2005.

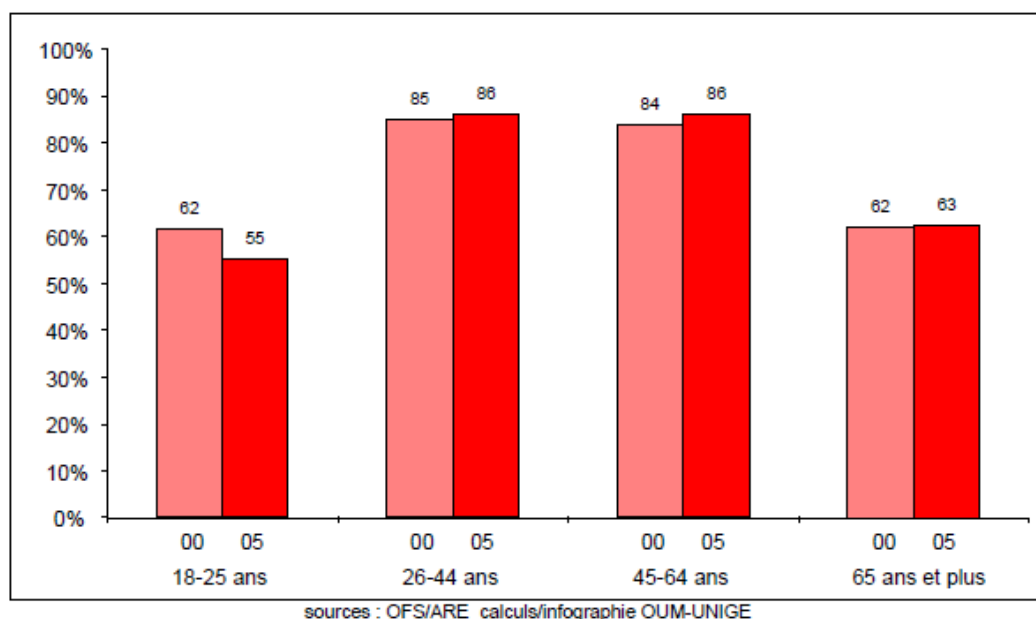


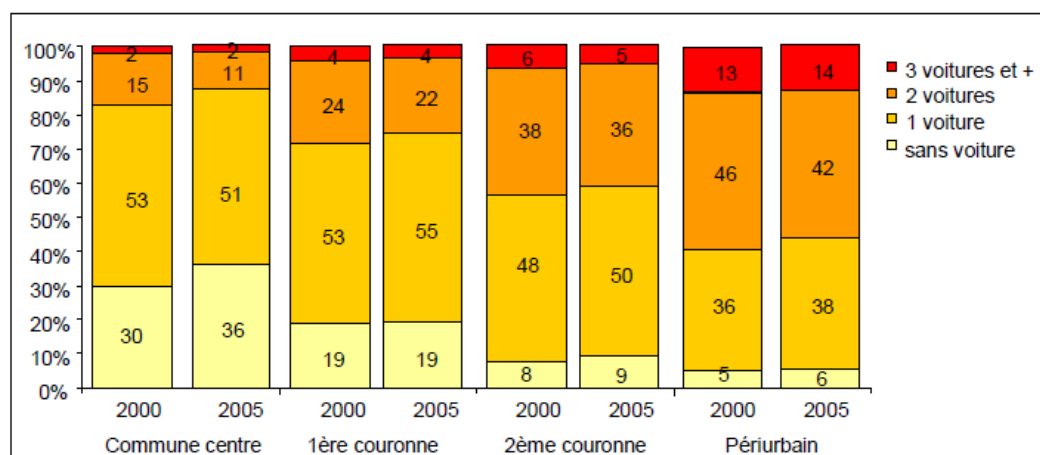
Figure 120 – Évolution de la part de détenteurs de permis de conduire dans le Canton de Genève, en %, selon l'âge

¹²⁸ Sources : OCSTAT, Communiqué de presse du 3.10.1992, Genève ; OCSTAT, Aspects statistiques n°1992/88, Genève, octobre 1992 ; OCSTAT, Coup d'œil n°20, Genève, janvier 2005 ; OCSTAT, Comportement des habitants de Genève en matière de mobilité, Résultats du microrecensement des transports de 2000, Communications statistiques n°21, Genève, mai 2005 ; OCSTAT, Communiqué de presse du 16.6.2005, Genève ; DGM/OCSTAT/DGAT, La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994. Analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005 (tous les graphiques présentés sont issus de cette publication), Genève, novembre 2008 ; OCSTAT, Coup d'œil n°40, Genève, juin 2009.

Le nombre de voitures par ménage diminue, surtout en ville de Genève

Entre 2000 et 2005, le nombre moyen de voitures par ménage recule globalement dans le canton de Genève, passant de 1,14 à 1,05. A l'échelle cantonale, on note une augmentation significative entre 2000 et 2005 de la part des ménages ne possédant aucune voiture. Ces derniers voient en effet leur poids augmenter de 20% à 24%. 51% des ménages sont équipés d'une seule voiture en 2005, une valeur stable par rapport au recensement précédent. Enfin, les ménages multimotorisés voient leur poids décliner et passer de 29% en 2000 à 25 % en 2005.

Si nous regardons en détail la répartition territoriale (cf. graphique ci-dessous), nous constatons une augmentation du poids des ménages sans voiture entre 2000 et 2005. Celle-ci se concentre en Ville de Genève (commune centre), où la part des ménages sans voiture passe en effet de 30% à 36% en 2005. En revanche, dans les autres types de communes, l'importance relative des ménages sans voiture reste stable. Quant à la diminution du poids des ménages multimotorisés, elle concerne tous les types de communes et varie entre -2 et -4 points.



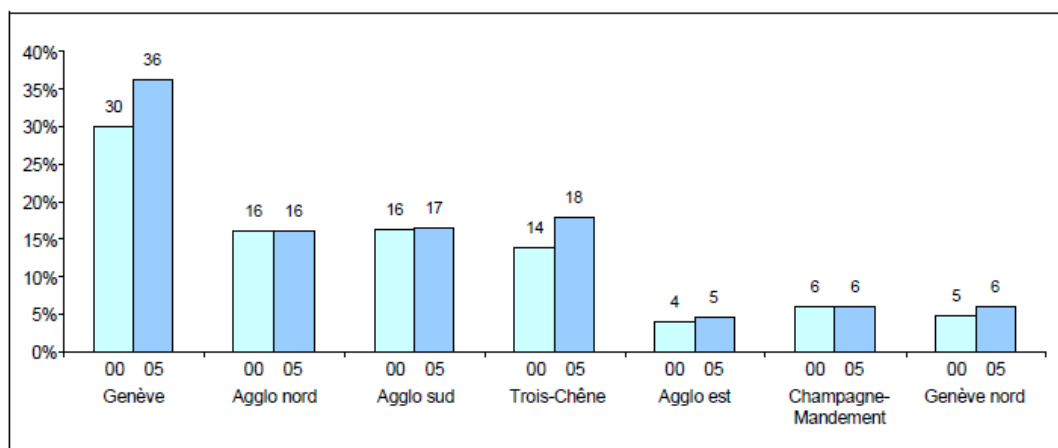
sources : OFS/ARE calculs/infographie OUM-UNIGE

Figure 121 – Évolution de la répartition des ménages selon le nombre de voitures dans le Canton de Genève, selon le type de commune, en %

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La proportion de ménages sans voiture doit sa hausse essentiellement à la ville de Genève, où elle passe de 30% en 2000 à 36% en 2005. Notons aussi la hausse des ménages sans voiture observée sur le secteur des Trois-Chêne. Ce secteur bénéficie depuis 1998 d'une nette amélioration de la desserte en tramway suite à la mise en service de la ligne 16, qui double sur ce tronçon la ligne 12 existante. Mais les effets ont été décuplés surtout depuis 2003, avec les synergies introduites par les prolongements de la ligne 13 sur d'autres secteurs de l'agglomération (Nations et Acacias).



sources : OFS/ARE calculs/infographie OUM-UNIGE

Figure 122 – Évolution de la part des ménages sans voiture dans le Canton de Genève, selon la zone DPTR de domicile, en %

Il est probable que les chiffres du micro-recensement 2010 (qui seront disponibles en 2012) pointent une accentuation de cette tendance à la hausse des ménages non-motorisés, eu égard aux synergies importantes qui émergent d'un réseau de tramways largement étoffé au cours des dernières cinq années combiné aux améliorations notables des conditions infrastructurelles pour les modes actifs qui ont eu lieu pendant cette même période.

Les déplacements en voiture diminuent au profit des modes actifs

Les déplacements en voiture dans le canton ont baissé de 52% en 1989 à 36% en 2000 et à 29% en 2005 (en tant que conducteur, auxquels s'ajoutent respectivement 12% et 10% en tant que passager), au profit surtout d'une croissance forte de la marche, qui a pu passer d'environ 24% en 1989 à 29% en 2000 et à 36% en 2005. Le vélo, quant à lui, malgré toutes les mesures infrastructurelles dont il a pu bénéficier (création de pistes cyclables, publication d'une carte d'itinéraires préférentiels adaptés aux vélos à l'échelle du canton, etc.) n'a que faiblement évolué pendant cette période, passant de 4% en 2000 à 5% en 2005.

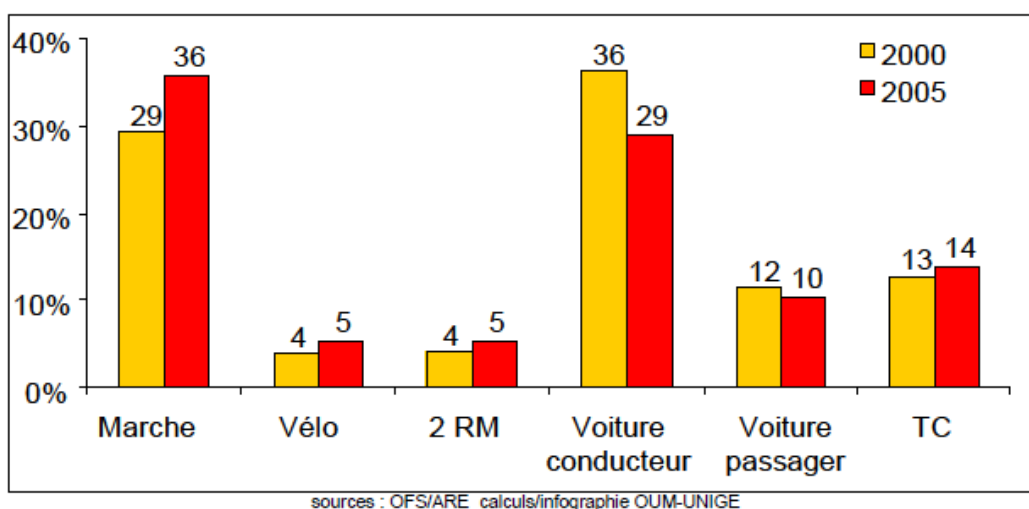


Figure 123 – Évolution de la part modale des déplacements pour le canton de Genève, en % du nombre total de déplacements

La marche gagne du terrain partout, y compris en périphérie

Pour la marche à pied, l'augmentation de la part modale s'observe partout. Ce gain se fait surtout au détriment de la voiture (en tant que conducteur), dont la baisse s'observe également dans tous les types de communes, même si elle reste dominante pour les habitants des communes de la 2^{ème} couronne et du périurbain.

Si la marche reste sans surprise le mode dominant pour les habitants de la Ville de Genève, avec une progression de 4 points pour atteindre 43% en 2005 (contre 39% en 2000), elle le devient aussi et surtout pour ceux des communes de 1^{ère} couronne, en passant de 27% à 34%. Cette augmentation est la plus frappante pour les habitants du périurbain, où la marche gagne +9 points entre 2000 et 2005.

Ce gain de la part modale de la marche se fait surtout au détriment de la voiture. En effet, la part des déplacements effectués en voiture (en tant que conducteur) par les habitants de la Ville de Genève diminue de 27% en 2000 à 20% en 2005. Elle est de 32% dans la 1^{ère} couronne, en baisse de -4 points depuis 2000. Encore plus frappante est sa baisse dans le périurbain, qui atteint -13 points.

La marche dépasse donc désormais la voiture en termes de part modale, non seulement au centre-ville mais aussi dans le tissu suburbain et périurbain.

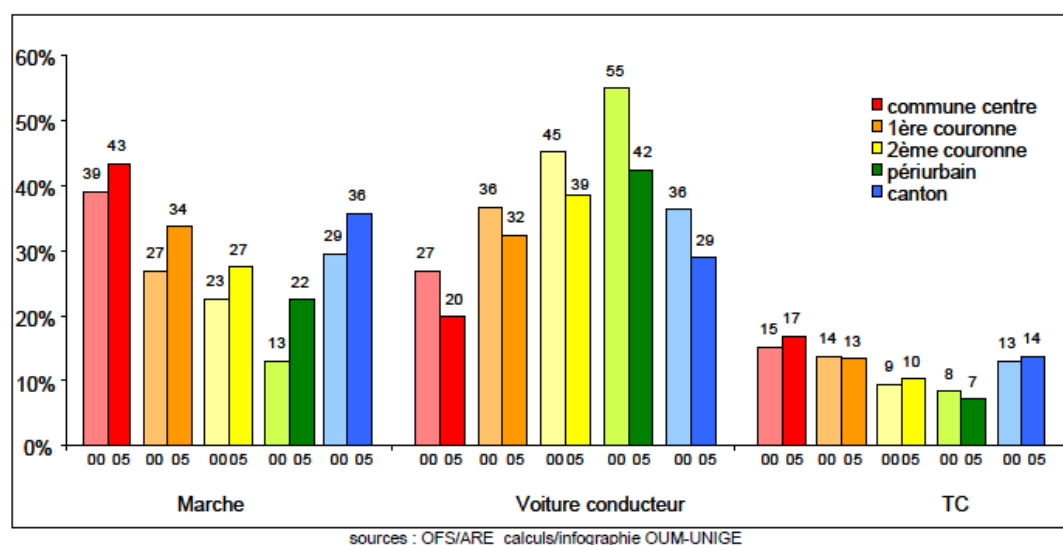


Figure 124 – Évolution de la part modale des déplacements selon la commune de domicile, pour le canton de Genève, en % des déplacements

Les loisirs comme premier moteur de la marche

Ces évolutions dans les choix du mode pour se déplacer ont beaucoup à voir avec l'évolution des motifs pour lesquels on se déplace. Cette évolution est directement corrélée à la prépondérance croissante des activités non contraintes au sein de notre société des loisirs. Ainsi en 2005, 38 % des déplacements sont dus aux loisirs (39 % en 2000) et seulement 21% au travail (23 % en 2000).

A Genève, les déplacements qui visent des activités de loisirs au sein des zones vertes dédiées et de la campagne toute proche font partie des comportements couramment observés le week-end (Charollais et Messner, 2007).

La durée journalière moyenne de déplacements la plus élevée est aussi due à des déplacements pour le motif loisirs : 40 minutes par personne, alors que le motif travail en totalise à peine 15. **La marche doit dès lors une part de son considérable progrès à cette montée en puissance des loisirs**, puisqu'elle a gagné 7 points entre 2000 (31%) et 2005 (38%) pour ce motif.

Les achats comme deuxième moteur de la marche

Derrière les loisirs, le motif achats ravit la deuxième place au motif travail, passant de 19% du total des déplacements en 2000 à 23% en 2005. Le motif achats joue, de pair avec le motif loisirs, un rôle important dans la diminution de l'usage de la voiture au profit de la marche et des transports publics.

Nous pouvons notamment déceler ce motif à l'œuvre en analysant la répartition fine de l'usage des divers modes de transport en fonction des jours de la semaine (cf. graphique ci-après). Ainsi, la voiture perd 10 points le samedi entre 2000 et 2005 (contre 7 points les jours de la semaine). De même, et contrairement à ce que l'on pouvait attendre, c'est aussi le samedi que la baisse de l'usage de la voiture en tant que passager est la plus forte. Cette baisse profite avant tout à la marche, qui gagne 10 points le samedi, passant de 25% en 2000 à 35% en 2005. Elle profite également aux transports publics, auxquels les usagers font le plus recours justement le samedi (12% en 2005 contre 7% en 2000). Cette augmentation est nettement plus importante que pour les jours de semaine. Pour le vélo, même si c'est moins notoire, c'est également le samedi que l'évolution est la plus marquée (+2 points contre +1 point du lundi au vendredi et stabilité le dimanche).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

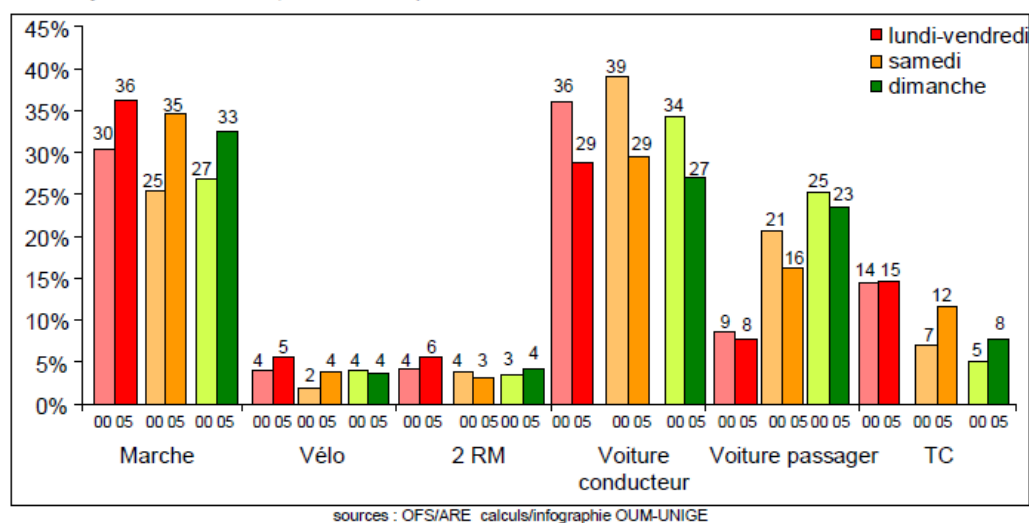


Figure 125 – Évolution de la part modale des déplacements selon le jour de la semaine, pour le canton de Genève, en % des déplacements

CONCLUSION : GENEVE, OU LA MARCHABILITE COMME UN PARI SUR LA COHESION DU TERRITOIRE

Les chiffres qui nous viennent du dernier micro-recensement transports 2005, publiés en 2008, sont encourageants pour Genève: la marche en grande couronne périurbaine y a gagné 8 points entre 2000 et 2005, au détriment de l'usage de l'automobile. Ce constat, qui a de quoi réjouir, nous interpelle. En effet, qu'est-ce donc qui pousse les genevois, suivis en cela par d'autres populations urbaines ailleurs en Europe, à délaisser leur voiture pour marcher, de surcroît en périphérie ?

La réponse à cette question nous semble d'une importance capitale pour mieux comprendre les facteurs qui peuvent mener à l'essor de la marche à l'échelle de l'agglomération et constituer un futur de nos villes qui se veut marchable.

Ainsi, l'une des stratégies payantes adoptées par Genève, mais aussi par les autres agglomérations que nous avons étudiées, consiste à cibler les efforts à l'échelle de l'agglomération toute entière de manière à échapper au traditionnel débat centre-périphérie et à ne pas s'en tenir, par exemple, à l'aménagement d'espaces publics de certains secteurs centraux, pour investir également les secteurs diffus et *a priori* délaissés de la périphérie. Il s'agit aussi, lors des interventions en périphérie, de travailler systématiquement en composant avec l'existant et en valorisant tout ce qui peut l'être. A l'instar de ce que pratiquent déjà les usagers quotidiennement, il s'agit encore de savoir détourner un certain nombre de lieux et d'objets vers d'autres usages auxquels on n'avait pas pensé !

Cela a pour effet bienvenu de conforter le sentiment, chez les usagers qui pratiquent des bassins de vie couvrant toute l'agglomération, de se sentir considérer par une politique cohérente qui favorise partout l'émergence de la ville marchable.

L'expérience de Genève apporte plusieurs enseignements précieux : le saut d'échelle entre la ville-centre, avec déjà plus de 190 000 habitants et la République et Canton de Genève, qui comporte plus de 430 000 habitants, est l'élément le plus remarquable qui ressort de notre analyse. Ceci est d'autant plus intéressant que les tissus urbains sont très différenciés entre le centre et la périphérie, ce qui induit toute une panoplie de conditions et de comportements pour la marche urbaine.

Comme nous l'avons vu, la méthode qui a consisté à passer de la planification, aux différentes échelles, aux réalisations proprement dites a occasionné une durée assez longue pour le processus global ; en revanche, nous pouvons constater, d'une part, que les réalisations se sont enclenchées et, d'autre part, que des projets emblématiques sont programmés ; nous en voulons pour preuve les 200 rues piétonnes dont la réalisation est maintenant clairement annoncée, ainsi que la conception au stade de la planification avancée de la Voie Verte, qui est un projet fort ambitieux, à la fois par sa dimension spatiale et les investissements qu'il requiert, et par le fait qu'il se dote, en tant que véritable étendard de la nouvelle vision de l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise, d'une grande valeur symbolique, puisque il relie des communes suisses et françaises, ainsi que des secteurs urbains et des secteurs périphériques.

BILBAO : DES ACTIONS CONCRETES POUR COUTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE LA MARCHE

« Bilbao est une cité minière riche et laide » ; ainsi Hemingway réglait son compte à cette ville qui, au faite de sa gloire industrielle, se souciait peu d'être belle : elle était riche.

Ariella Masboungi

INTRODUCTION

Bilbao représente à nos yeux le cas idéaltypique d'une agglomération qui a fait sa mue vers la marchabilité. Ceci est d'autant plus remarquable que la marchabilité n'était pas un objectif explicite au départ, lorsqu'en 1992 est prise la décision de procéder à une profonde requalification du territoire urbain pour pallier la profonde crise économique des années 1970 et 1980, qui avait laissé Bilbao exsangue et en mal de vocation urbaine.

La vision d'une agglomération marchable a finalement découlé d'une double volonté : celle de rendre aux citoyens le territoire confisqué par les grandes industries d'antan et celle de prendre à bras le corps les opportunités offertes par la mutation urbaine pour faire émerger une métropole culturelle digne du XXI^e siècle (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)). Cette double volonté a trouvé sa concrétisation à la fois dans une politique d'investissements lourds en faveur d'une accessibilité multimodale structurante pour tout le territoire et dans une politique forte de création d'espaces publics vus comme le moteur des grandes opérations urbaines menées ces deux dernières décennies.

Le montage photographique ci-après énumère l'ensemble des grandes opérations de régénération urbaine qui contribuent à la restructuration de tout le territoire métropolitain de Bilbao. Toutes ces opérations se distinguent par un soin particulier apporté au piéton. Décideurs et concepteurs s'unissent ainsi dans une même vision qui garantit aux nouveaux espaces publics et aux nouvelles interfaces multimodales un haut degré de marchabilité.



DE LA CULTURE DE L'INDUSTRIE A L'INDUSTRIE DE LA CULTURE, UNE VILLE QUI FAIT SA MUE

La Ría est la véritable origine de l'importance de Bilbao, le Nervión, le nerf de son commerce, le véritable père de la Ville. Lui seul explique l'histoire de Bilbao.

Miguel de Unamuno, in Plaquette de présentation Bilbao Ría 2000

La municipalité de Bilbao est le cœur d'une métropole formée de plusieurs municipalités unies par une communauté de destin liée à leur partage d'un même bassin de vie, autour de l'estuaire du fleuve Nervión, qui se jette dans l'Atlantique à quelques kilomètres à peine au nord de l'agglomération.

Fondée comme municipalité en 1300 sur l'emplacement qui marquait la limite de la zone navigable du fleuve, Bilbao trouve sa vocation originaire dans le commerce maritime et existait déjà comme enclave économique avant sa fondation officielle. « Les marchands de la ville créent une Confrérie de Navigateurs et entretiennent des relations intenses avec Bruges, Nantes et d'autres villes maritimes de l'Atlantique européen. Puis débute le commerce avec l'Angleterre et, plus tard, avec les colonies américaines. Bilbao est également incorporée à la route des Indes » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 61). Aux XIXe et XXe siècles, son développement sera dû principalement à l'essor de l'industrie minière, la sidérurgie et la construction navale, activités qui s'implantent le long du fleuve et conditionnent fortement tout le développement urbain de la métropole portuaire et industrielle pendant cette période. « Avec le développement du système ferroviaire et les débuts de l'industrialisation, la ville ancienne ne peut plus contenir dans ses étroites limites une telle croissance et entame, en 1876, sa première extension vers la Ría pour acquérir de nouveaux territoires sur la rive gauche du fleuve. Ce nouveau quartier bourgeois (Ensanche), aux avenues rectilignes et à l'élégante architecture fin de siècle, est symbolique de l'époque faste que vit la ville » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 62).

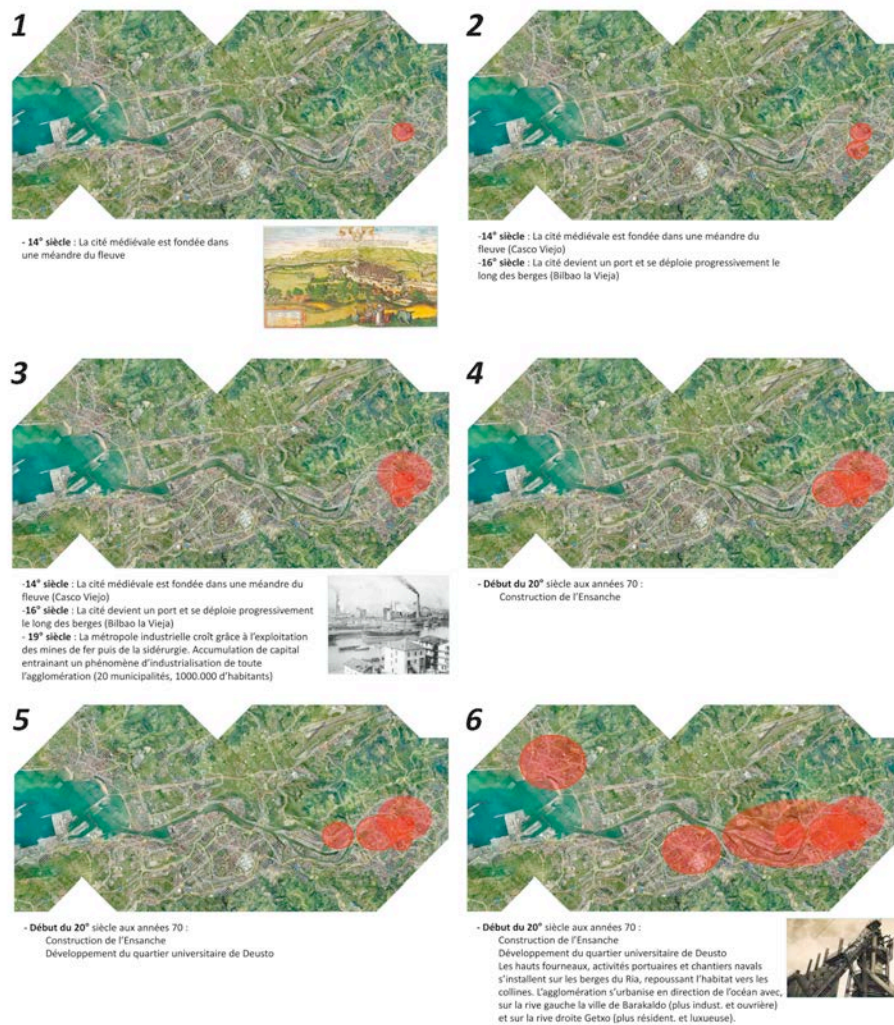


Figure 126 - Développement historique de la métropole de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Ainsi, l'évolution du territoire métropolitain du Grand Bilbao ne peut être comprise, pour Thomas Wessel-Cessieux, qu'à la lumière du rôle qu'a joué cet estuaire navigable de quatorze kilomètres dans son développement économique et urbain.



Figure 127 – Le Bilbao Métropolitain qui se déploie le long de la Ria à partir de son cœur, la Ville de Bilbao. © Bilbao Ria 2000, Présentation powerpoint de J. Alayo (2008), « L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao ».

Pour Thomas Wessel-Cessieux, « La naissance et le développement de Bilbao sont intimement liés à sa géographie. L'estuaire et l'environnement montagneux sont en effet les caractéristiques d'une orographie qui conditionnera la croissance urbaine de la ville au long de son histoire. Bilbao fera de son estuaire navigable et de sa position stratégique à la confluence de la Castille et de la France, les atouts de son essor économique. Avec l'exploitation des gisements de charbon situés à proximité de l'estuaire, Bilbao deviendra, dès le début de la révolution industrielle, la capitale industrielle de la Bizcaye et fera de la région le fer de lance de l'industrie espagnole. Avec la crise de la fin des années 70, qui laisse derrière elle un champ de ruines, se révèlent les limites d'un site enclavé et à l'expansion industrielle aussi rapide que désordonnée » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 61).

En effet, la crise industrielle des années 1970-1980 a fortement impacté Bilbao et entraîné dans son sillage la fermeture ou la modernisation d'une grande part des industries. Ibon Areso, Adjoint au maire chargé de l'urbanisme, décrit la situation héritée de la crise comme apocalyptique : « La richesse de la ville était fondée sur une monoculture – sidérurgie, chantiers navals, biens d'équipement – et la crise l'a durement frappée : décadence industrielle, taux de chômage supérieur à 20%, dégradation de l'environnement et du tissu urbain, marginalisation sociale... Tous effets qu'ont connus Glasgow, Hambourg, Rotterdam ou Turin » (Masbouni, 2001, p. 34).

Un constat de crise partagé par François Chaslin : « Région industrielle en déshérence, elle déploie sur les

douze kilomètres des rives de son fleuve un long bastringue délabré, bâtiments de briques aux structures rouillées, silos, tours et hauts fourneaux abandonnés, navires cabossés en attente de rien, lignes ferroviaires envahies par les herbes, pylônes et caténaires, pontons à demi basculés dans la vase » (Chaslin, 1997, p. 45).

Les raisons d'une métamorphose

C'était pour Bilbao une question de vie ou de mort : toutes les villes évoluent pour progresser, mais nous aurions péri si nous n'avions pas lancé ce processus.

Ibon Areso, Adjoint Chargé de l'Urbanisme de la Municipalité de Bilbao, in Masbounji, 2001, p. 34

Une restructuration était dès lors nécessaire, et même vitale aux yeux d'Ibon Areso, qui, avant de devenir élu municipal, avait eu, en tant qu'urbaniste, la responsabilité du Plan général de la ville de Bilbao. Il cite l'exemple des Etats-Unis pour illustrer cette profonde mutation de la ville sous l'impact de la tertiarisation: « Aux Etats-Unis, les secteurs primaire et secondaire, qui ont donné du travail à l'humanité pendant 4000 ans, n'en fournissent plus que 15% ; le reste vient des activités tertiaires et quaternaires – loisirs, communications et culture, dont l'importance économique va augmenter » (Masbounji, 2001, p. 34).

Selon Antonio da Cunha, dans le débat sur le renouvellement urbain, la question de l'avenir des friches industrielles des espaces centraux en mutation est devenue majeure dans l'ensemble des pays européens. Les exemples de Bilbao, de la Ruhr, de Manchester, du Confluent lyonnais, de l'Estuaire de Nantes-Saint-Nazaire etc., témoignent de ce nouvel enjeu de la revitalisation urbaine (Da Cunha, 2010, p. 18). Une restructuration de cette ampleur ne va pas sans occasionner, à l'instar de ce qui s'est passé pour d'autres villes-port européennes, un déplacement majeur des activités portuaires et des infrastructures de transport de marchandises à l'extérieur de la ville, libérant ainsi d'immenses friches. L'impact de cette libération de terrains sur les contours du fleuve est énorme. Mais ces friches importantes, qui bénéficient d'une localisation centrale stratégique, constituent également une opportunité sans précédent pour récupérer des espaces de grande valeur pour le développement urbanistique de la métropole de Bilbao, qui a pu ainsi renouer avec son front d'eau et initier plus largement un processus global de régénération urbaine.

Une métropole contrainte dans son expansion par un site enclavé

La conurbation de la Ría prend la forme d'une agglomération sans limites géographiques précises, marquée par un éclatement en une succession de satellites autonomes. Mal reliés entre eux, particulièrement sur la rive gauche qui est la plus industrialisée des deux, ceux-ci sont également coupés des rives par l'enchaînement des friches industrielles, seuls occupants des sites bordant la Ría. Cette rupture est d'autant plus marquée que les liaisons entre les deux rives sont quasi inexistantes. Sur les quatorze kilomètres qui séparent Bilbao de la mer, on ne compte, en effet, que le seul pont autoroutier. Il faut arriver à l'embouchure de l'estuaire pour traverser la Ría, grâce au Puente Colgante.

Thomas Wessel-Cessieux, non daté, p. 69

L'aire métropolitaine de Bilbao compte aujourd'hui un million d'habitants et représente la zone démographique la plus importante du Pays Basque. Conséquence du développement anarchique de l'époque de croissance industrielle, sa population se répartit sur trente municipalités d'une grande disparité de taille et de poids, dont six dépassent 50.000 habitants : Bilbao (350 000 habitants), Barakaldo (100 000 habitants), Getxo, Portugalete, Santurtzi et Basauri. En sus de Bilbao même, les municipalités de Barakaldo, Santurtzi et Basauri ont fait l'objet jusqu'à présent de grandes opérations de valorisation urbaine. Dans ce travail de thèse, nous traiterons uniquement des opérations de requalification réalisées à Bilbao et à Barakaldo, premières à avoir été réalisées et sur lesquelles il est possible d'avoir le plus de recul.

Le site de l'aire métropolitaine est caractérisé par une géographie très contrainte : l'agglomération s'étend le long de la vallée étroite creusée par le Nervión, enserrée entre les montagnes, et les importantes pentes sont difficiles à négocier, y compris au centre de Bilbao.

Ce caractère enclavé est déterminant dans la réponse apportée par le projet stratégique de l'urbaniste basque Eduardo Leira : « Le point de départ du projet est donc ce constat des points de blocages que connaît Bilbao : l'estuaire du fleuve et les montagnes escarpées environnantes, le caractère linéaire du développement de la métropole, le manque de communication entre les zones résidentielles disséminées entre les sites industriels, l'estuaire s'imposant comme un obstacle, la pauvreté de l'axe de transport qui relie la côte aux villages à l'intérieur des terres, le tout constituant un environnement hostile et hautement pollué » (Leira, 1995, p. 69).

La proposition d'Eduardo Leira pour l'avenir du Bilbao métropolitain est radicale : faire *tabula rasa* du passé en engageant de vastes opérations de démolition. Il s'appuie sur le constat suivant : « Il ne sera pas possible d'attirer de nouvelles activités économiques qui permettent la diversification et la modernisation de l'économie de Bilbao. Cette réalité ne peut pas être occultée – et ceci est la thèse fondamentale – parce que le passé de Bilbao ne peut être son présent » (Leira, 1995, p. 69).

Cette politique de *tabula rasa* qui conserve à peine une cheminée de-ci et une grue de-là comme seuls

vestiges d'un passé industriel si riche est critiquée par certains auteurs comme étant trop radicale. « Destinés à ne produire qu'une image, ces vestiges fossiles consentent à témoigner du passé mais, transformés en de simples objets esthétiques, ils n'ont pas de légitimité à incarner une mémoire urbaine, faite de traces d'un tissu urbain et de mémoire collective. Symboles creux car esthétisés et dépourvus d'usage, ils servent finalement d'alibi à une politique de rupture avec le passé » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 80).

Il est vrai que les approches plus patrimoniales appliquées dans la Ruhr avec la requalification du Emscher Park ou encore à Saint-Nazaire avec la récupération par Yann Kersalé de la base navale par une opération-lumière montrent qu'il existe bel et bien d'autres pistes possibles mêlant conservation d'un passé identitaire et refonte d'une nouvelle identité.

Une vision pour l'agglomération : requalifier par les espaces publics

Or la coexistence du monde ville et de la ville monde a pour premier effet de brouiller les images, ne serait-ce que parce que, à l'articulation des deux, se créent des zones de vide, inqualifiables, zones de friches industrielles, terrains vagues livrés provisoirement à la solitude ou à la colonisation des squatters, mais qui se situent parfois au plus près des installations qui mondialisent la ville : autoroutes, voies ferrées, aéroports.

Marc Augé

Les modèles du nouveau Bilbao post-industriel sont Barcelone (Capel, 2009 (éd. orig. esp. 2005)) et Séville, transformées respectivement par les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle de 1992. Ses dirigeants pensent à des services haut de gamme dans le secteur tertiaire, à un modèle de ville post-industrielle élaboré à partir de quatre points stratégiques: le rôle de la formation, l'amélioration de la communication, de l'environnement urbain, la dynamique et le rayonnement culturels (Wessel-Cessieux, non daté, p. 69). Des équipements culturels, sportifs et de loisirs desservent de nouveaux quartiers d'habitat et des secteurs voués au commerce et à des activités tertiaires. Les universités ont gagné un nouveau lustre avec des équipements dédiés, comme la bibliothèque de Deusto, et des infrastructures qui en améliorent l'accessibilité à pied, à l'instar du pont Pedro Arrupe. Partout, une architecture singulière est convoquée pour donner du caractère à cette nouvelle ville qui émerge des décombres de la ville industrielle. Les espaces publics sont les piliers de cette métamorphose (Capron et Haschar-Noé, 2007) en une ville post-industrielle... et marchable.

Bilbao s'est dès lors engagée dans une dynamique forte de reconversion de ses friches industrielles et portuaires, dont l'emprise territoriale est immense, en grands espaces publics structurants pour l'agglomération.



Figure 128 - Emprise des zones industrielles et portuaires sur le territoire de la Ria. Source : Thomas Wessel-Cessieux (non daté), *Cities : mixed. Pour une esthétique de la collision*, p. 73.

Les espaces auparavant dévolus aux chantiers navals, aux containers et aux hauts fourneaux sont désormais consacrés pour une grande part aux marcheurs : promenades et parcs s'alignent sur les berges du fleuve et se prolongent en de nombreux endroits par des escaliers monumentaux qui partent vers les hauteurs rejoindre la ville. Effacer les fortes coupures entre les quartiers introduites par une topographie difficile, le fleuve et les infrastructures ferroviaires sera un objectif déterminant dans le choix de certains aménagements, et les agrafes urbaines (Pech, 2009) conçues pour vaincre ces divers obstacles vont se révéler cruciales, comme nous le montrerons, pour augmenter la marchabilité de l'agglomération.

Les deux lignes de force de la régénération métropolitaine

Le processus de régénération de Bilbao initialisé par la société publique Bilbao Ria 2000 – « Sociedad para la regeneración urbanística de Bilbao y su entorno » (<http://www.bilbaoria2000.org>), est actif simultanément dans plusieurs secteurs de l'agglomération, choisis en fonction de deux lignes de force :

- la revitalisation de la Ria de Bilbao par la création d'espaces publics et d'équipements le long des berges du Nervión – ainsi d'**Abandoibarra**, le premier secteur réaménagé où se situe notamment le Guggenheim, de **Bilbao La Vieja**, le centre historique de la ville, et de **Barakaldo**, une centralité secondaire de la couronne de l'agglomération sise également sur la Ria à quelques kilomètres au nord de la ville-centre ;
- l'accompagnement de la restructuration de l'armature rail et métro et la création d'une ligne de tramway en surface par des opérations urbanistiques d'intégration de ces infrastructures dans le tissu urbain – ainsi d'**Ametzola**, quartier populaire à l'ouest de l'agglomération, et de la zone de **Basurto - San Mamès - Olabeaga**, au nord-ouest de l'agglomération. Par ailleurs, des opérations spécifiquement dédiées au système des transports incluent la construction de nouvelles interfaces pour la RENFE (opérateur rail) et la FEVE (opérateur métro), la mise en souterrain de la ligne FEVE à Basurto et la construction de la *Variante Sur* ferroviaire.

Nous allons maintenant décrire plus en détail les processus et les jeux d'acteurs qui ont encadré ces opérations, afin de montrer comment les synergies qui émergent de leur articulation créent des conditions favorables à la marche à l'échelle de toute l'agglomération.

UNE PLANIFICATION COMPLEXE QUI COMBINE QUATRE INSTRUMENTS

« Par la grâce d'un projet urbain et culturel cohérent, cette ville vers laquelle les guides touristiques déconseillaient le détour est passée en peu de temps d'une situation de désindustrialisation et de déshérence urbaine extrême, à celle d'un phare du développement urbain et de capitale mondialement célébrée. »

Paul Schwach, *in* Masbounji, 2001, p. 6

Le projet urbain de Bilbao est le fruit d'une planification complexe qui combine quatre instruments agissant à différentes échelles : tout d'abord le plan stratégique, document politique conçu à l'initiative des institutions basques, se fonde sur un plan de revitalisation de Bilbao conçu en 1987 et élargi en 1989 aux trente communes de l'agglomération. Il fixe en 1991 les grandes orientations de développement de la métropole pour 15 ans. Parmi ses objectifs prioritaires se trouve la régénération urbaine des berges du Nervión. Deuxièmement, le plan territorial, esquissé en 1993-1994 par Eduardo Leira, aborde les modalités d'aménagement du territoire métropolitain. Jamais approuvé ni achevé, il reste une « vision », autour d'une idée, un grand axe urbain le long de la Ria. A l'échelle municipale, nous retrouvons ensuite le plan général de Bilbao et celui de Barakaldo, qui définissent le projet général de ces deux villes, les usages des sols et les atouts. Puis ces plans trouveront leur déclinaison concrète dans les plans partiels, comparables aux *Bebauungspläne* en Allemagne, aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) en France et aux Plans partiels d'affectation (PPA) en Suisse, qui déterminent à une échelle plus fine les règlements d'urbanisme des différents secteurs à aménager. Plus concrets, ils sont préparés par Bilbao Ria 2000 pour certains secteurs d'intervention comme Ametzola, Abandoibarra et Galindo et ils évoluent par étapes en fonction des choix stratégiques (Masbounji, 2001, p. 36).

Nous pouvons ici établir une comparaison avec la très grande flexibilité qui a caractérisé le processus de l'aménagement de l'île de Nantes, un projet également novateur dans le contexte français, dans la mesure où le programme laissait une grande latitude aux choix des affectations au gré des opportunités. D'autres exemples récents en Europe et ailleurs montrent que cette souplesse semble être la mieux adaptée à ce type d'aménagements dont le moteur principal est culturel (Haëntjens *in* Da Cunha, 2010).

La marche peut avoir beaucoup à gagner de cette flexibilité introduite dans les affectations. Ce n'est en effet pas rare que de nouveaux espaces publics surgissent au gré des étapes de planification ou même déjà au niveau des étapes de réalisation, alors qu'ils n'avaient pas été planifiés au départ. Il est alors plus facile de faire évoluer les affectations pour accommoder ces nouveaux usages de l'espace.

Le Plan de rénovation métropolitain offre une nouvelle armature à l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération

L'architecture comme outil de management urbain, *leitmotiv* de la ville, ne peut se contenter de jouer sur l'exceptionnel. C'est la qualité ordinaire de l'architecture qui constituera la trame et l'identité du nouveau Bilbao.

Ariella Masboungi

Regardons d'un peu plus près le Plan de rénovation métropolitain rédigé par Eduardo Leira, qui avait auparavant dirigé celui de Madrid en 1985. Cette sorte de schéma directeur, selon les dires de son auteur, « a d'abord constaté la faillite du modèle industriel. Il préconisait une nouvelle armature métropolitaine pour accueillir une nouvelle économie – à laquelle personne ne croyait. Il a fallu le Guggenheim pour en confirmer l'idée et créer de nouveaux espoirs » (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

Une fois constituée l'agglomération, le Plan proposait de construire la métropole, en s'appuyant sur la Ria, le meilleur atout urbain de Bilbao. Une « armature urbaine » doit se construire le long du Nervión et sur ses berges, terrains les plus cotés. Les 600 hectares concernés, de la ville à l'embouchure, devaient être radicalement transformés pour mettre en valeur des sols auparavant innaccessibles et hostiles, méconnus des bilbaisiens eux-mêmes. Cela impliquait la démolition de tous les vestiges industriels et portuaires et d'importantes restructurations routières, notamment des avenues qui longent le fleuve, qui ont connu d'importantes remodelages à la faveur de l'arrivée du tramway et de l'aménagement d'importants espaces voués à la promenade urbaine, ainsi que la création de plusieurs ponts bas dédiés aux piétons reliant les deux rives. Ce paysage de verdure et d'eau contraste aujourd'hui fortement avec celui de fer et béton qui encomrait les abords du fleuve jusqu'aux années 1990 (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

Le plus important pour donner corps à cette vision est de garantir une cohérence à l'aire globale de la Ria, qui peut dès lors monter en puissance pour devenir l'« axe génétique » de toute l'agglomération. Eduardo Leira explicite l'importance d'une telle vision pour structurer les opérations autour d'un seul et unique élément fédérateur qui serait la Ria: « J'ai proposé de réaliser un axe le long du fleuve, composante fondamentale de cette nouvelle armature. Un axe emblématique et rectiligne, en conférant une pleine urbanité aux terrains à reconquérir, susciterait de nouvelles centralités et créerait une continuité du centre jusqu'à la mer, une appartenance à la métropole, évitant de produire des opérations isolées, sans responsabilité structurelle » (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

La place de la marchabilité au sein du Plan de rénovation métropolitain

Ibon Areso (Areso in Masboungi, 2001, p. 38) résume les quatre axes principaux du Plan de rénovation métropolitain :

1. L'accessibilité et la mobilité à l'intérieur de la métropole : port, aéroport, métro, chemins de fer, tramway et communications intelligentes.
2. La régénération environnementale et urbaine, fondamentale dans ce territoire marqué par l'industrie : qualité de l'air (création de parcs), assainissement de la Ria, qualité de l'urbanisme et de l'architecture.
3. L'investissement dans la société du savoir, valeur majeure amenant à relever des défis en matière de créativité, d'éducation et de capacité d'initiative – université, formation professionnelle et formation permanente.
4. La centralité culturelle, élément essentiel de dynamisme de la ville et de son image extérieure, tant la vie artistique, les sports et les loisirs sont les indicateurs de la vitalité d'une métropole, de sa capacité à attirer des activités nouvelles.

Si les questions d'accessibilité et de mobilité représentent le premier enjeu à résoudre à l'échelle métropolitaine, elles sont au départ considérées uniquement sous le prisme d'une amélioration des grandes infrastructures de transports (port, aéroport, chemins de fer) qui relient la métropole avec l'extérieur. L'amélioration du réseau de transports publics au sein même de l'agglomération est également pris en compte : métro et tramway sont expressement nommés. Fait assez rare pour être remarqué, les infrastructures routières sont passées sous silence, pour la bonne raison que la volonté politique d'en réaliser des nouvelles n'est pas présente, et ce malgré l'orientation très routière préconisée au départ par Eduardo Leira dans sa vision pour l'avenir de la Ria. Les autorités retiennent l'idée de l'axe génétique autour de la Ria comme élément fédérateur, mais leur volonté est de concrétiser cet axe par le métro et non par l'automobile. Ainsi, clairement, l'automobile ne bénéficie pas de la priorité dans l'armature de l'accessibilité métropolitaine.

Pour autant, la marche n'apparaît pas en toutes lettres sous ce premier axe associé à l'accessibilité et à la mobilité, la première priorité allant clairement aux transports publics. Cela est dû d'une part à l'ampleur des investissements consentis, qui se comptent en milliards, ainsi qu'au fait que les acteurs ici mobilisés se situent aux échelons supérieurs et peuvent agir surtout sur des leviers qui concernent ces grandes infrastructures. C'est ici que la marche revient « par la fenêtre », si l'on ose dire : c'est en mettant à profit les libérations du foncier qui résultent de ces remaniements de l'offre infrastructurelle pour la création prioritaire d'espaces publics que va se créer progressivement, par la suite, une véritable politique de promotion de la marche à l'échelle métropolitaine.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La place de la marchabilité dans ce Plan de rénovation métropolitain se lit cependant déjà en filigrane au sein de ses axes 2 et 4. La régénération urbaine tout d'abord, où la création de grands parcs urbains et l'assainissement de la Ria constituent deux éléments-clés pour augmenter le degré de marchabilité de l'agglomération dans son ensemble. Nous pouvons constater là encore que cet objectif n'est pas explicite, et que ce sont plutôt des raisons environnementales qui sont invoquées au premier chef pour justifier l'assainissement des pollutions de ces espaces publics régénérés. En second lieu, la centralité culturelle : les sports et les loisirs trouvent là, en revanche, une place importante et explicite (Escaffre, 2005), en ligne avec leur évolution historique décrite par Elias et Dunning (1998 (éd. orig. angl. 1986)). Ils sont en effet expressément nommés en tant qu'« indicateurs de la vitalité d'une métropole », suivant en cela les critères des *liveable cities* tels que nous les avons décrit dans le mouvement I.

Ce sont donc des raisons liées au marketing urbain qui motivent avant tout la réalisation de ces améliorations. Jouer sur le changement et l'adoption d'une nouvelle image de la métropole comme « centralité culturelle » implique de réussir à la positionner au sein du club des « villes créatives » (Vivant, 2009), ces villes « où il fait bon vivre ». Jean Haëntjens insiste sur le saut d'échelle qui positionne la qualité de vie comme une problématique qui dépasse de loin l'échelle locale du quartier. « La qualité du lieu (...) ne concernera plus seulement quelques rues piétonnes dans un centre historique. Elle pourra s'exprimer par des formes architecturales nouvelles, ou la réhabilitation de bâtiments insolites : locaux industrielles, entrepôts, silos, casernes (...). Elle devra prendre en compte la nature en ménageant des circulations vertes, ou en introduisant de nouvelles formes végétales. Et tous ces lieux serviront de cadre à de nouvelles formes culturelles (spectacles de rues, festivals, land art) rompant avec les canons convenus de la culture mainstream » (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 87).

Pour conclure ce paragraphe, nous pouvons résumer l'enjeu de la prise en considération de la marchabilité au sein du Plan de rénovation métropolitain en faisant le constat que si la place de la marche n'y transparaît qu'en filigrane, les prémisses d'une politique de promotion de la marchabilité et de régénération des espaces urbains (notamment par une attention très soutenue à la création de nouveaux espaces publics et espaces verts) transparaissent déjà comme des préoccupations majeures à ce stade initial de la planification. Nous verrons par la suite comment ces préoccupations ont été prises en charge par les opérations concrètes d'aménagement urbain, où la marchabilité trouve très clairement son compte.

Les ingrédients du succès du Plan de rénovation métropolitain

Paul Schwach, Adjoint au Directeur Général de l'Urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC, Ministère français de l'équipement), énumère les avantages de cette stratégie en 4 axes principaux, cohérente à la fois pour la métropole et pour la région de Bilbao, comparable, selon lui, au processus qu'a pu connaître la région de la Ruhr : « on a vu grand, on ne s'est pas attaqué seulement à tel ou tel quartier mais à tout un territoire, ce qui n'a pas empêché, bien au contraire, de soigner particulièrement les sites stratégiques, évitant ainsi le saupoudrage » (Schwach in Masbouni, 2001, p. 6).

Parmi les ingrédients du succès, nous dénombrons bien sûr tout d'abord une politique culturelle innovante

qui a su se donner les moyens de ses ambitions, en donnant notamment une grande place à une architecture de prestige avec de grands noms internationaux comme Gehry, Calatrava, Foster, ainsi que des équipes locales de talent. Mais aussi, et c'est primordial, comme nous le verrons dans notre analyse, en consentant de lourds investissements dans de grands travaux d'infrastructure. Ceux-ci ont permis de dégager des opportunités foncières, en s'appuyant sur une valorisation judicieuse des emprises foncières publiques, nombreuses dans le centre de Bilbao. Pour le financement des opérations, les autorités ont su « faire feu de tout bois », en sachant tirer profit des aides disponibles à chaque niveau de financement et se profiler pour obtenir tour à tour des subventions de diverses instances basques, de l'état espagnol et de l'Europe. Enfin, et c'est peut-être le plus important, il faut souligner un jeu d'acteurs qui force l'admiration par la cohérence d'une vision partagée et un consensus décisionnel qui a su outrepasser les clivages partisans et institutionnels pourtant nombreux (Masboungi, 2001, p. 6). Ariella Masboungi souligne l'importance primordiale de ce facteur pour assurer le succès de tout le processus : « Cela n'aurait guère été possible sans un partenariat puissant et institutionnalisé entre financeurs et décideurs publics où se côtoient l'Etat national, la Région, la Province, la Ville. Ce portefeuille commun pèse lourd et joue comme levier » (Masboungi, 2001, p. 20).

Une mise en réseau européenne pour faciliter le partage d'expériences

L'Euskadi est ce que nous pourrions appeler, à la suite de Alain Thierstein (2008), une *Mega City Region*, faite de liens fonctionnels intriqués entre des territoires qui peuvent sembler épars mais dont le niveau de connexité est en fait très élevé. Le territoire métropolitain de Bilbao est au cœur de cette région urbaine qui s'étend comme une grande et unique « ville » le long de la Ria. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le nom Bilbao Ria 2000 a été choisi pour désigner la « fée marraine » de ce nouveau territoire émergent qui porte la connexité à son paroxysme : ses 30 municipalités ne forment plus en effet qu'une seule communauté de destin.

Paxti Ormazabal, Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et de l'Environnement du Gouvernement basque, estime qu'en tant que région-ville, l'Euskadi doit développer prioritairement une vision urbaine. Il décrit la participation de l'Euskadi au projet « Cités d'excellence » en ces termes : « Cette association internationale comporte vingt villes qui constituent un réseau d'innovation et connaissent des problèmes comparables aux nôtres. Dans ce contexte, Bilbao, San-Sébastien et Vitoria, les trois capitales basques, travaillent en collaboration avec le Gouvernement basque et l'université à identifier et à mettre en commun leurs atouts spécifiques et leurs complémentarités, bases d'un projet de « Ville basque » à développer. Notre expérience, comme celle des autres villes impliquées dans « Cités d'excellence », confirment que les projets de rénovation urbaine jouent un rôle essentiel. Ils améliorent la qualité de vie des citoyens et récupèrent des territoires marginalisés qui sont autant d'opportunités de développement » (Ormazabal in Masboungi, 2001, p. 26).

LE JEU D'ACTEURS, FACTEUR-CLE DU SUCCES DU PROJET URBAIN¹²⁹

[La question] des rapports entre droit à la mobilité et droit à l'immobilité (...) pose d'une certaine manière la question de la démocratie (...). Un même citoyen habite en effet dans un endroit, travaille dans un autre, parfois très éloigné, se divertit dans un troisième, traverse de nombreux autres, etc. Mais il ne vote que là où il dort. Un pouvoir démocratique à l'échelle métropolitaine pourrait être une réponse, au moins partielle.

François Ascher

Les dynamiques d'urbanisation et les transformations portées par le déploiement d'un capitalisme de l'immatériel et des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications font que, pour Thierry Paquot, la politique ne peut plus se satisfaire d'une démocratie du sommeil, du type « je vote là où je dors ». Elle doit, au contraire, se positionner sur des périmètres plus larges. Les échelles de la démocratie méritent alors d'être repensées pour mieux correspondre aux « milieux de vie » des citoyens mobiles, « en résonance avec leur géographie existentielle aux limites spatiales parfois hors-sol, parfois illimitées et discontinues, et aux temporalités variées et variables » (Paquot, 2010, p. 17).

L'immense chantier de transformation urbaine qu'a connu Bilbao a demandé l'implication d'un nombre d'acteurs important à toutes les échelles territoriales et institutionnelles (Bleton-Ruget et al., 2006). Leur coordination est devenue ainsi l'un des principaux enjeux pour la réussite du projet.

Nous pouvons distinguer trois types d'acteurs : les **acteurs institutionnels**, les **porteurs d'opérations** (structures collectives opérationnelles qui réunissent ces divers acteurs institutionnels pour donner forme à l'action publique) et les **acteurs privés** (qui dans le cas de Bilbao consistent pour l'essentiel en des opérateurs immobiliers). La marge de manœuvre stratégique des acteurs privés est dans le cas de Bilbao très réduite, contrairement à ce qui se passe pour d'autres agglomérations. Les promoteurs immobiliers n'interviennent ici qu'en aval des projets, une fois que les terrains sont viabilisés et prêts à la construction. Ils ne participent pas à la conception des opérations proprement dites, raison pour laquelle nous ne nous attarderons pas ici sur leur rôle, préférant nous concentrer uniquement sur le descriptif des rôles des deux premiers types d'acteurs.

Les acteurs institutionnels : pour décider ensemble du futur d'une Vision

Les acteurs institutionnels représentent toutes les échelles territoriales, du local à l'international. Nous allons ici passer en revue leurs palettes de compétences respectives, en commençant par l'échelle la plus large, jusqu'à l'échelle la plus restreinte.

A l'échelle internationale, la plus large, nous pouvons citer la Commission Européenne, qui a également

¹²⁹ Cette section a puisé ses sources d'information sur le site de Bilbao Ria 2000 (www.bilbaoria2000.org) et dans le document PDF de Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.

fourni les premières sources de financement, notamment par le biais des fonds FEDER et URBAN, l'un de ses nombreux programmes d'intervention pour imposer aux collectivités locales une vision stratégique à large échelle.

A l'échelle nationale, l'Etat central espagnol a joué un rôle-clé en reconnaissant l'importance stratégique de Bilbao pour le pays. « La modernisation de Bilbao est une affaire d'Etat à laquelle doivent participer toutes les administrations » déclare ainsi en 1991 le ministre des travaux publics, des transports et de l'environnement. L'aménagement urbain de Bilbao est donc clairement positionné comme une priorité d'aménagement de l'Etat central. Fernando Nasarre, Directeur Général du Logement et de l'Urbanisme au Ministère de l'Equipeement du Gouvernement espagnol, affirme ainsi que « la transformation de Bilbao est pour l'administration centrale un objectif-clé, même si ses compétences sont réduites au Pays basque » (Nasarre in Masbouni, 2001, p. 30). En plus de céder à la ville les terrains qui lui appartiennent, l'Etat central a également exercé des pressions sur les grandes entreprises publiques et en particulier sur la société des chemins de fer (RENFE) et la société du port pour déplacer leurs activités et vendre, ou céder, leurs terrains à la société Bilbao Ria 2000, en charge de l'opérationnalisation du projet urbain, dont l'Etat est actionnaire par l'intermédiaire du Sepes, un organisme du Ministère du Logement. L'Etat central a également impulsé les investissements lourds dans la construction des grandes infrastructures (le nouveau port, l'extension de l'aéroport, la nouvelle gare de marchandises, les nouvelles infrastructures ferroviaires et l'épuration de la Ria).

A l'échelle régionale, la Communauté Autonome du Pays Basque (le Gouvernement basque et son président) a en charge nombre de compétences d'un Etat traditionnel. Les communautés autonomes espagnoles assument, entre autres, la charge de l'aménagement et l'urbanisme dans les domaines du logement et de la culture. Le programme gouvernemental du pays basque a mis en avant trois lignes d'action en termes d'aménagement territorial. Il s'engage en particulier, aux dires de Paxti Ormazabal, Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et de l'Environnement du Gouvernement basque, à « réutiliser des friches industrielles, récupérer les berges et les espaces portuaires, réhabiliter les ensembles dégradés » (Ormazabal in Masbouni, 2001, p. 28). L'apport du Gouvernement basque au programme de rénovation urbaine et de logement (dans le cadre du Plan Euskadi 2000 de convergence avec l'Europe) se chiffre à 108 millions d'Euros, sur un investissement global de 522 millions. La régénération des friches industrielles en a été la première étape. Le Gouvernement basque a ainsi financé une partie des infrastructures de transport (métro), les deux projets culturels phares (Musée Guggenheim, Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna) et des opérations de rénovation urbaine (Bilbao La Vieja, Barakaldo). Il a aussi financé la dépollution de sols contaminés et de friches industrielles. Sur le plan de la planification, le Gouvernement basque est l'un des initiateurs des procédures de planification stratégiques, notamment le plan stratégique et le plan territorial. En ce qui concerne le Plan général, il n'exerce en revanche qu'une procédure de contrôle.

A l'échelle infra-régionale, la Province (Diputación Foral) de Bizcaye est l'une des quatre provinces qui composent le pays basque. La Province doit sa puissance financière considérable au fait qu'elle a le

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

pouvoir de lever et de répartir l'impôt entre l'Etat central et les collectivités territoriales. La Province a initié et subventionné en partie les deux grands projets culturels susmentionnés. Elle a également financé en partie des infrastructures de transport (métro, pont). Sur le plan de la planification, la Province a participé au processus stratégique (plan stratégique, plan territorial) et exerce par ailleurs un contrôle juridique sur les plans territoriaux des communes.

A l'échelle locale, la Municipalité de Bilbao gère le tiers de la population de l'agglomération et joue à ce titre un rôle central dans le choix d'implantation de ses équipements. Sa capacité financière est limitée. A l'image de ce qui se passe la plupart du temps pour les villes-centre, elle est fort endettée et ses ressources foncières sont rares. Elle est donc très dépendante des échelons territoriaux supérieurs, ainsi que des grands propriétaires fonciers, en particulier les autorités ferroviaires et portuaires. La ville a concentré son action sur ses nombreux quartiers en difficulté. Sur le plan de la planification, la ville est responsable des documents d'urbanisme conçus pour son territoire (plan général et partiel), mais reste tributaire des administrations territoriales en ce qui concerne les financements, ainsi que des institutions nationales en ce qui concerne la politique foncière.

La Municipalité de Barakaldo est la plus impliquée après celle de Bilbao. Quant aux autres municipalités de la métropole du Grand Bilbao, elles pâtissent du fait qu'elles ne sont pas regroupées en une structure de coopération, depuis que le « Grand Bilbao », imposé par l'Etat en 1946, a été supprimé par le Gouvernement basque en 1980. Il n'y a donc aucune unité de décision politique correspondant à l'échelle métropolitaine. Le pouvoir décisionnel reste partagé entre les mairies, la Diputación Foral et le Gouvernement basque. Les municipalités peuvent en revanche devenir des acteurs directement impliqués dans les processus décisionnels lorsque des projets urbains voient le jour directement sur leur territoire.

	Initiative et financement
Plan stratégique	Gouvernement Basque ; Diputacion de Biscaye ; Métropoli 30
Plan territorial	Gouvernement Basque ; Diputacion de Biscaye
Plan général	Mairie de Bilbao. Approbation définitive par la Diputacion de Biscaye et le Gouvernement Basque.
Musée Guggenheim	Diputacion de Biscaye. Gouvernement Basque (50 %) ; Diputacion de Biscaye (50 %) ; Mairie de Bilbao (fournit et prépare les terrains appartenant initialement à l'Etat)
Palais de la musique	Diputacion de Biscaye ; Gouvernement Basque ; Mairie de Bilbao (fournit et prépare les terrains appartenant initialement à l'Etat)
Centre d'affaires	Mairie de Bilbao (organise le concours pour définir l'aménagement de la zone d'Abandoibarra) ; Ria 2000.
Métro	Gouvernement Basque (50 %) ; Diputacion de Biscaye (50%) ; Mairie (participe au déficit d'exploitation alors qu'initialement elle devait financer 25 % du coût)
Déplacement du port	Etat / Port ; Ria 2000. Récupération des terrains par la ville pour les projet
Restructuration des voies ferrées	Etat / RENFE ; Ria 2000
Nouveau pont	Diputacion de Biscaye
Extension aéroport	Etat

Tableau récapitulatif de l'intervention des différents acteurs en fonction des opérations qui touchent d'autres intervenants que Bilbao Ria 200 seule © <http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/elabproj/bilbao.htm>

Figure 129 – Interventions des différents acteurs sur les grandes opérations qui composent le projet urbain de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.

Les porteurs d'opérations : pour donner forme à l'action publique

Le Plan de Rénovation métropolitain a eu le mérite de décanter une nouvelle vision ambitieuse pour tout le territoire structuré par l'armature symbolique de la Ria, et de rendre les acteurs conscients de l'ampleur des restructurations nécessaires dans le cadre de ce grand projet urbain. Une telle démarche impose coopération et négociation, car chacun des acteurs dispose de ressources financières, juridiques et politiques qui lui sont propres, et dont les synergies s'avèrent complémentaires. Encore faut-il que leur coopération puisse se réaliser dans un cadre opératoire efficace.

Dans cette perspective, deux structures opérationnelles ont été mises en place pour porter le projet urbain de Bilbao : Metropoli 30 et Bilbao Ria 2000.

Metropoli 30

Metropoli 30 est une structure associative créée en 1991 pour intégrer la société civile métropolitaine et créer un consensus plus large autour de cette volonté politique forte. L'association réunit ainsi, en plus de certaines des institutions publiques susmentionnées (Gouvernement basque, Province et l'ensemble des municipalités de l'agglomération) des institutions privées (banques, entreprises, etc.). Metropoli 30 est aujourd'hui financée aux deux-tiers par le secteur privé. L'objectif poursuivi par l'association est de recueillir l'adhésion de la société locale en forgeant une identité commune et en fédérant des motivations partagées en appui de la réalisation du projet d'agglomération. Organisme de relation entre le public et le privé, Metropoli 30 cherche ainsi non seulement à définir, mais surtout à faire vivre le Plan stratégique métropolitain de 1990 : elle en assure la diffusion auprès des acteurs qui comptent.

Pour faire avancer sa cause, Métropoli 30 utilise le lobbying et le marketing urbain. Elle fait pression sur les élus et va jusqu'à critiquer, au besoin, les projets portés par l'une ou l'autre des institutions publiques qui en sont membres. L'association mobilise des réseaux d'experts, publie des bilans et accorde son label aux initiatives privées cohérentes avec le plan stratégique. Le deuxième objectif de l'association consiste à promouvoir le développement et l'image de la nouvelle Métropole pour à la fois sensibiliser localement la population et vendre l'agglomération bilbayenne à l'étranger. Elle conduit ainsi actuellement une réflexion sur le créneau d'excellence de Bilbao, afin d'identifier le domaine où ses atouts en feraient le numéro un mondial.

Bilbao Ria 2000, un outil performant pour déployer la nouvelle vision métropolitaine

La deuxième structure, Bilbao Ría 2000, est mise en place en 1992 conjointement par les collectivités locales et l'Etat central, qui est l'un des plus grands propriétaires fonciers de la métropole. Bilbao Ría 2000 a été créée à une époque où le gouvernement central lançait des processus de transformation urbaine en concertation avec les administrations territoriales, notamment à Barcelone avec les Jeux Olympiques et à Séville avec l'Exposition Universelle. Bilbao a pu bénéficier des acquis positifs de ces deux expériences.

Créée pour résoudre le problème de la gestion des relations entre l'Etat et les collectivités, elle est co-financée à parts égales par ces deux échelons territoriaux, plaçant ainsi les intérêts du développement de l'agglomération au-dessus des intérêts partisans qui sont monnaie courante aux échelons inférieurs. Son montage est en effet pour le moins original, puisqu'il s'agit d'une société anonyme dont le capital est public, constituée à parts égales de l'Administration centrale de l'Etat par le biais d'entreprises publiques (SEPES, Autorité portuaire de Bilbao, Adif et Feve), ainsi que des Administrations basques (le Gouvernement basque, la Province de Bizcaye et les municipalités de Bilbao et Barakaldo).

Le fait que chacun de ces groupes d'acteurs relève d'une échelle territoriale différente va, bien entendu, se révéler de première importance pour l'analyse géographique que nous pouvons faire de la portée décisionnelle du jeu d'acteurs et de ses répercussions sur le territoire. D'emblée, en effet, ce sont ces échelles imbriquées qui, par l'entremise de leurs représentants, vont s'articuler autour de la table des discussions pour composer le territoire. Nous voyons donc ici comment le déploiement de la marche à l'échelle de l'agglomération est indissociable *in fine* d'un jeu d'acteurs qui intègre cet échelon territorial au cœur même des négociations qui articulent son projet urbain au cadre plus large de son projet de société (Da Cunha, 2004).

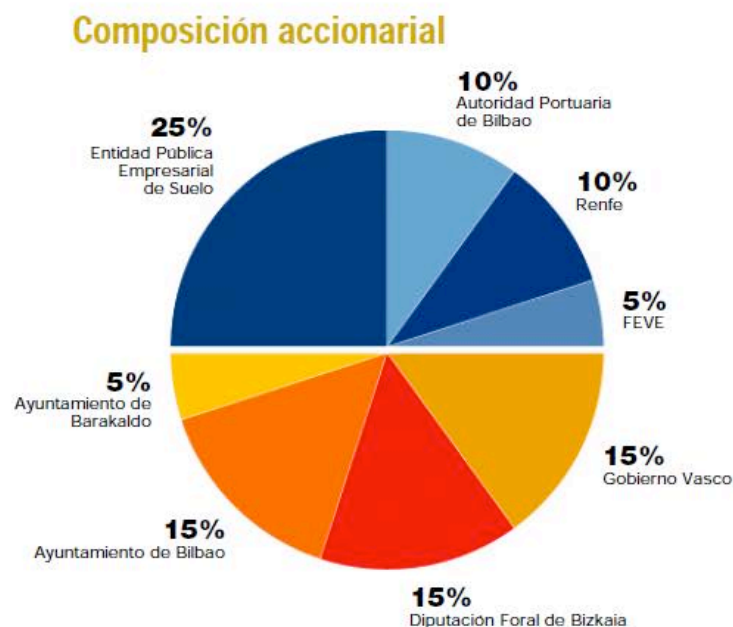


Figure 130 - Quatre organismes représentent le pouvoir fédéral : le Ministère du logement (25%), le port (10%), l'ADIF - Administration des infrastructures ferroviaires (10%) et la FEVE - Compagnie ferroviaire exploitant les lignes (5%). Quatre autres instances représentent le pouvoir local et régional : la municipalité de Barakaldo (5%), la municipalité de Bilbao (15%), la Province de Biscaye (15%) et le Gouvernement basque (15%).

L'objectif premier de cette structure est d'assurer de manière très proactive la réalisation d'opérations concrètes d'urbanisation. Le statut spécifique de Bilbao Ria 2000 – fonds publics mais société privée –

engage la totale responsabilité de ses membres, ce qui motive un engagement soutenu de leur part. En même temps, sa souplesse organisationnelle garantit un mode de décision flexible qui sait tirer le meilleur parti des opportunités qui se présentent pour préparer l'avenir de la métropole bascoienne. De par son caractère interinstitutionnel et ses leviers d'action rapides, cette structure est donc devenue un acteur majeur de la transformation de Bilbao.

On a coutume de distinguer deux stratégies dans les négociations entre partenaires : l'une privilégie le dialogue, indispensable à l'expression d'un consensus, l'autre favorise le conflit d'où naîtra une résolution (Paquot, 2010, p. 110). C'est clairement la première stratégie qui a été appliquée à Bilbao. Pablo Otaola, Directeur de Bilbao Ria 2000 entre 1992 et 2001, explique le grand consensus décisionnel par la conscience aiguë que chacun avait des enjeux et des graves conséquences qui résulteraient d'un désaccord : « Le projet a bénéficié de l'engagement conjoint de l'Etat et des institutions régionales : leurs représentants, tous fonctionnaires et politiques de haut niveau, se sont impliqués personnellement, assistant à chacun des cinq conseils d'administration annuels. Environ 400 décisions ont été prises au cours des 40 conseils réunis en sept ans ; seules trois ont demandé un vote, toutes les autres adoptées à l'unanimité. Un tel consensus s'explique d'abord par l'évidence du projet. Convaincu de sa nécessité et conscient des risques d'échec en cas de désaccords, chacun a choisi d'y contribuer avec générosité » (Masbouni, 2001, p. 52). Nous pouvons donc affirmer que Bilbao Ria 2000 est un pur produit du consensus qui fédère ce jeu d'acteurs complexe.

LES OPERATIONS URBANISTIQUES AU CŒUR DE LA REVITALISATION DE LA RIA

Les « trocs fonciers » comme monnaie d'échange du projet

Pour Ariella Masboungi, la fonction principale de Bilbao Ria 2000 est claire : aménager et créer de la valeur du point de vue financier et urbanistique, sur les terrains publics centraux, grâce à un mode de décision consensuel et à un fonctionnement collégial. Si les aides publiques sont massives, elles n'impliquent pas un effort financier immédiat pour les acteurs, mais sont plutôt négociées en termes de trocs fonciers, à la fois avec les autorités portuaires et les sociétés de chemins de fer, propriétaires du foncier (Masboungi, 2001, p. 20).

Le renoncement à une rente foncière par les autorités portuaires au bénéfice de l'effet de levier du renouveau urbain sur la prospérité portuaire est un exemple particulièrement poignant. Fernando Revuelta, en charge de l'Urbanisme au Port autonome de Bilbao, en témoigne : « Le Port a diagnostiqué le besoin d'agrandissement dès 1986 : les installations devenaient obsolètes, de moins en moins rentables à exploiter et mal acceptées par la Ville. (...) Il fallait donc engager un dialogue entre la Ville et le Port (...) alors que nos relations étaient plutôt méfiantes. Le Port a accepté de se défaire de ses terrains sans rien recevoir en échange. Presque tous les ports d'estuaire ont connu cette nécessité de se développer vers l'extérieur, peut-être avec une certaine douleur mais en y gagnant une reconnaissance. » (Masboungi, 2001, p. 72).

L'apport initial, pour l'essentiel public, s'est fait par la mise à disposition d'importantes surfaces stratégiquement situées au cœur de la ville. Le Port a cédé 115 000 m² dans la zone d'Abandoibarra. Les sociétés de chemins de fer ont cédé respectivement 75 000 et 43 000 m², surtout dans le quartier d'Ametzola. Ces cessions de terrains ont été compensées par l'Etat avec la réalisation d'infrastructures ferroviaires – des gares, une nouvelle voie et la *Variante Sur* – qui intéressent également le projet urbain de Bilbao (Masboungi, 2001, p. 30).

Savoir jongler avec les opportunités plutôt qu'avec les budgets

Pablo Otaola, le premier directeur de Bilbao Ria 2000, qui a connu le montage de la Société en 1992 et a accompagné les opérations jusqu'en 2000, où il a pris la fonction de directeur adjoint du Musée d'Art Contemporain de Valence, souligne l'importance de savoir jongler avec les opportunités, plus qu'avec les budgets : « Quand nous avons démarré, au début de 1993, la gestion financière était simple : nous n'avions pas d'argent, juste de quoi commencer et payer nos salaires » (Otaola in Masboungi, 2001, p. 50). En effet, l'argent public apporté à l'origine était maigre : 1,8 millions d'Euros pour Bilbao et plus tard, en 1996, s'y ajoutent 204'000 Euros pour Barakaldo. Les terrains ont été mis à disposition, nous l'avons vu, par le troc entre les différentes collectivités publiques, les autorités portuaires et les sociétés de chemins de fer. Mais avoir les terrains ne suffisait pas ; encore fallait-il pouvoir les aménager pour commencer à en dégager des plus-values permettant d'initier un cercle vertueux pour le processus d'investissement. C'est alors que l'opportunité surgit de financer 15% des travaux par des fonds européens (FEDER et URBAN). Pablo Otaola souligne la chance qu'a constitué cette manne européenne

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

pour Bilbao Ria 2000 : « Ces liquidités ont été essentielles car elles ont permis de financer les premiers travaux ».

Une fois les premières opérations terminées, la vente des terrains à des promoteurs privés, qui y construisent par la suite des programmes affectés à des logements et des bureaux, garantit une rente foncière qui permet de nouveaux investissements dans d'autres secteurs de l'agglomération. « Commençant en période basse du cycle économique, nous savions pouvoir compter sur une évolution favorable du marché », dit encore Pablo Otaola. « Mais nous ne nous attendions pas à l'effet Guggenheim, qui a généré dans son voisinage des hausses très supérieures aux plus optimistes prévisions. Le mètre carré urbanisé et constructible à Abandoibarra a été estimé par des promoteurs à 600 Euros en 1993 et vendu 2700 en 1999 » (Masbouni, 2001, p. 52).

L'objectif affiché par ce *modus operandi* n'est pas de fomentier des plus-values économiques *per se*, mais de pouvoir par ce biais concrétiser des opérations dont l'enjeu est sociétal plus qu'économique. C'est ainsi qu'ont vu le jour des opérations comme celles de Bilbao la Vieja, Basurto-San Mamès-Olabeaga ou encore Basuri. La restructuration de ces quartiers populaires et le renforcement de l'accessibilité qu'apportent des investissements infrastructurels comme celui de *Variante Sur* améliorent le bien-être de la Métropole dans son ensemble. Nous retrouvons ici l'une des idées maîtresses qui président à l'aménagement des *liveable Cities*, qui consiste à effectuer des investissements produisant un effet de levier sur toute l'agglomération.



Figure 131 – Investissements annuels totaux, 1997-2008. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°19, juin 2009, p. 32.

Bilbao Ria 2000 s'est ainsi révélé être un outil efficace au service du développement des différentes opérations – Amezola, Abandoibarra, *Variante Sur*, Urban, Galindo, Bilbao la Vieja, car elle a permis, selon les dires de son directeur actuel, Angel Nieva, l'élaboration d'un mode de travail où « les intérêts de la ville priment sur toute autre considération partisane ou sectaire (...). Dans ce contexte, la ville a su maintenir la cohérence de son tissu urbain, la cité primant sur les éléments qui la composent » (Masbouni, 2001, p. 8).

Des synergies entre les opérations alimentent en cascade le projet de régénération urbaine

Bilbao Ria 2000 a fait le pari d'une régénération urbaine stimulée par des synergies entre les divers projets, qui s'alimentent l'un l'autre à travers la circulation des plus-values et des réinvestissements. Ainsi, les initiatives engagées à Bilbao la Vieja et à Barakaldo – où la dimension sociale s'allie à l'urbanisme pour apporter des solutions à la dégradation économique – cohabitent avec Abandoibarra, nouveau centre qui représente la qualité urbaine offerte aux citoyens. Il ne s'agit pas de confronter des projets « élitistes » avec des opérations plus modestes mais de redistribuer la rente foncière : en tant qu'entité publique, Bilbao Ria 2000 a réhabilité les terrains d'Abandoibarra et les plus-values réalisées ont permis de participer à des projets comme celui de Bilbao la Vieja et de Barakaldo » (Masbouni, 2001, p. 8). Il faut souligner tout au long du projet les énormes effets de levier des premières opérations sur celles qui les ont suivi. Rien que sur la première décennie, 3 800 millions d'Euros ont été investis au total dans la région par des fonds publics. Un chiffre qui force d'autant plus le respect que le budget initial était dérisoire.

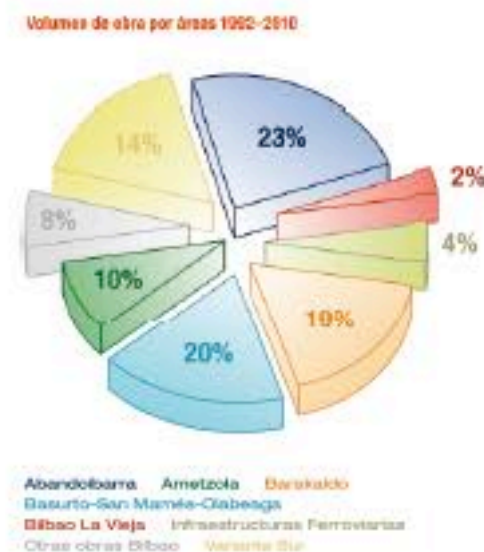


Figure 132 – Répartition des grandes opérations urbanistiques par secteurs d'intervention entre 1992 et 2010.
© Bilbao Ria 2000.

Un phasage pragmatique pour un programme souple

Bilbao Ria 2000 a été instrumentale dans la mise en œuvre d'une stratégie que nous nommerons du « temps court », par opposition aux stratégies urbaines habituellement déployées sur des temporalités beaucoup plus longues. « L'action appelle l'action et le temps accéléré ouvre la voie au temps long, à la réflexion et au débat social » (Masboungi, 2001, p. 20). Sur ce pari osé, Barcelone avait innové en transformant en moins de quatre ans ses espaces publics, avant de s'engager dans un immense chantier de reconversion urbaine afin d'accueillir les Jeux Olympiques (Capel, 2009 (éd. orig. esp. 2005)). Bilbao invente son mode de faire dans un contexte espagnol « marqué par la « movida », le changement, le pragmatisme et la modernité » (Masboungi, 2001, p. 20).

Il s'agissait avant tout de sortir de la spirale du déclin et de regagner de l'espoir pour le futur : « Face à la crise et à la ruine visible de ce qui avait fait la fortune de Bilbao, il fallait donner confiance en la reconversion économique et sociale en lui conférant un nouveau visage, moderne et animé » (Masboungi, 2001, p. 18). Le pragmatisme s'est imposé dans ce contexte critique. Face à l'urgence d'agir, il a fallu faire au mieux avec les « moyens du bord », sans budget à disposition, sans prendre le temps d'une concertation ni d'une réflexion en amont approfondies.

Ametzola est ainsi née sur le terrain disponible le moins malaisé à convertir. Les immeubles sont sortis de terre, et c'est cette concrétude qui a donné confiance dans la capacité à agir. Selon Pablo Otaola : « en 1993, aucun investisseur ne se présentait et les institutions refusaient de garantir des emprunts. Pourtant, il fallait commencer. Nous avons choisi le pragmatisme : phaser les opérations en fonction de la libération progressive des terrains et des disponibilités financières qui se dégageraient. L'opération d'Ametzola a été lancée en premier : d'abord les logements, faciles à réaliser car la demande est très importante dans le centre, puis le parc, et enfin la gare, phase la plus coûteuse. La tactique a ses inconvénients – le phasage allonge la durée de l'opération – mais aussi ses avantages : les aménagements peuvent commencer à être utilisés avant d'être achevés, ce que la population apprécie, par exemple pour le parc d'Ametzola » (Otaola in Masboungi, 2001, p. 52).

Un parallèle peut être ici tiré avec la reconversion de la Plateforme du Flon à Lausanne, où le phasage en deux temps a également permis, comme nous l'avons vu précédemment, une appropriation précoce par la population et un gain de confiance dans l'opération. En effet, des usages concrets montrent mieux que tout discours quelles sont les réelles possibilités de ces aménagements.

Pablo Otaola porte un regard quelque peu ironique sur le changement de posture des organismes de crédit après le lancement de la première opération : « Une fois les travaux commencés, nous avons gagné en crédibilité. La Caisse d'épargne de Bilbao et de Bizcaye a accepté un prêt sans garantie (...) car elle souhaitait être partie prenante du processus. (...) Un autre appel à crédits (...) a été lancé en 1999. Cette fois les banques se sont bousculées pour y répondre » (Masboungi, 2001, p. 54).

Une approche pragmatique implique de profiter certes des opportunités, mais aussi de savoir faire des

renoncements. Le pragmatisme, pour Pablo Otaola, c'est aussi la souplesse du programme : « pour réaliser les infrastructures d'Ametzola, nous avons vendu en une seule opération les huit lots de logements – prenant le risque de vendre les terrains avant qu'ils soient libérés et abandonnant le projet de centre commercial, plus complexe à monter. Cette solution a sans doute été moins rentable, mais a assuré l'opération et garanti l'unité architecturale, avec un promoteur unique, parce que nous ne nous sentions pas capables alors de gérer une diversité architecturale. Pragmatisme signifie reconnaître ses atouts et ses limites pour faire le maximum avec les moyens dont on dispose » (Otaola in Masbouni, 2001, p. 52).

La stratégie du temps court qui a présidé le lancement de tout le processus a pu peu à peu être remplacée pour une stratégie du temps long. Pouvant désormais compter sur la confiance des investisseurs et des habitants, les opérations n'ont plus besoin d'être réalisées dans l'urgence et bénéficient de processus de concertation plus affirmés.

Une dynamique appelée à se poursuivre dans le futur

L'objectif de Bilbao Ria 2000 est de réaliser à long terme sa stratégie de valorisation de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Angel Nieves, l'actuel directeur de Bilbao Ria 2000, se fait le porte-parole de cette vision : « Au début, il était question de relier le centre de Bilbao, l'Ensanche, à la Ria ; puis la même stratégie a été mise en place à Barakaldo ; notre défi consiste maintenant à reconquérir la Ria sur tout son parcours, jusqu'à l'Abra » (Nieves in Masbouni, 2001, p. 8).

Jusqu'à l'Atlantique, les rives de la Ria sont en effet encore ponctuées de bien de friches industrielles auxquelles il s'agit d'assigner de nouvelles vocations. Mais contrairement aux friches de Bilbao, celles-ci se trouvent davantage imbriquées dans des quartiers de logements sociaux. Cette reconquête de la Ria en périphérie se fera dès lors plus dans le respect de l'existant que la mouvance de *tabula rasa* qui a caractérisé le début des opérations. Pablo Otaola, ex-directeur de Bilbao Ria 2000, souligne en 2000 déjà ce changement de posture : « Au début, nous comptions démolir ces logements situés au cœur des friches, Aujourd'hui, nous voulons les insérer au projet en les réhabilitant » (Félix, 2000, p. 55).

UN PROJET URBAIN QUI EST AVANT TOUT UN PROJET DE MOBILITE

Le projet urbain de Bilbao est avant tout un projet lié à de grandes infrastructures de transport. En ce sens il participe pleinement de la construction d'une ville multimodale.

La reconquête de la Ria et la vision métropolitaine qui en découle dépendent de la libération des berges – donc de lourds travaux. Ces travaux impliquent tout d'abord une refonte complète de toutes les infrastructures de transport existantes, puis la création de nouvelles infrastructures.

Ainsi, la libération des emprises portuaires n'aurait pas pu se faire sans la construction d'un nouveau port à l'embouchure du fleuve en aval. L'arrivée du tramway sur les berges de la Ria est quant à elle conditionnée par la réalisation de la *Variante Sur* qui déplace le trafic ferroviaire au Sud de l'agglomération. L'opération urbaine d'Ametzola a profité de la désaffectation des trois anciennes gares de marchandises, remplacées par une seule nouvelle gare.

Parmi les infrastructures nouvelles, nous pouvons citer les quatre nouvelles gares construites le long de la *Variante Sur*, un métro qui relie les deux rives de l'agglomération sur une quinzaine de kilomètres, toute une série de ponts piétonniers que les activités portuaires rendaient jusqu'alors impossibles à édifier et un nouvel aéroport qui a largement contribué à rendre Bilbao plus accessible depuis le reste de l'Espagne autant que l'étranger. Ces nombreux projets, qui touchent à tous les modes de mobilité, « donnent corps à la métropole et à son ambition. Ils sont la colonne vertébrale de la revitalisation urbaine » (Masbouni, 2001, p. 71).

Une structure de transports complexe qui s'articule autour de la Ria¹³⁰

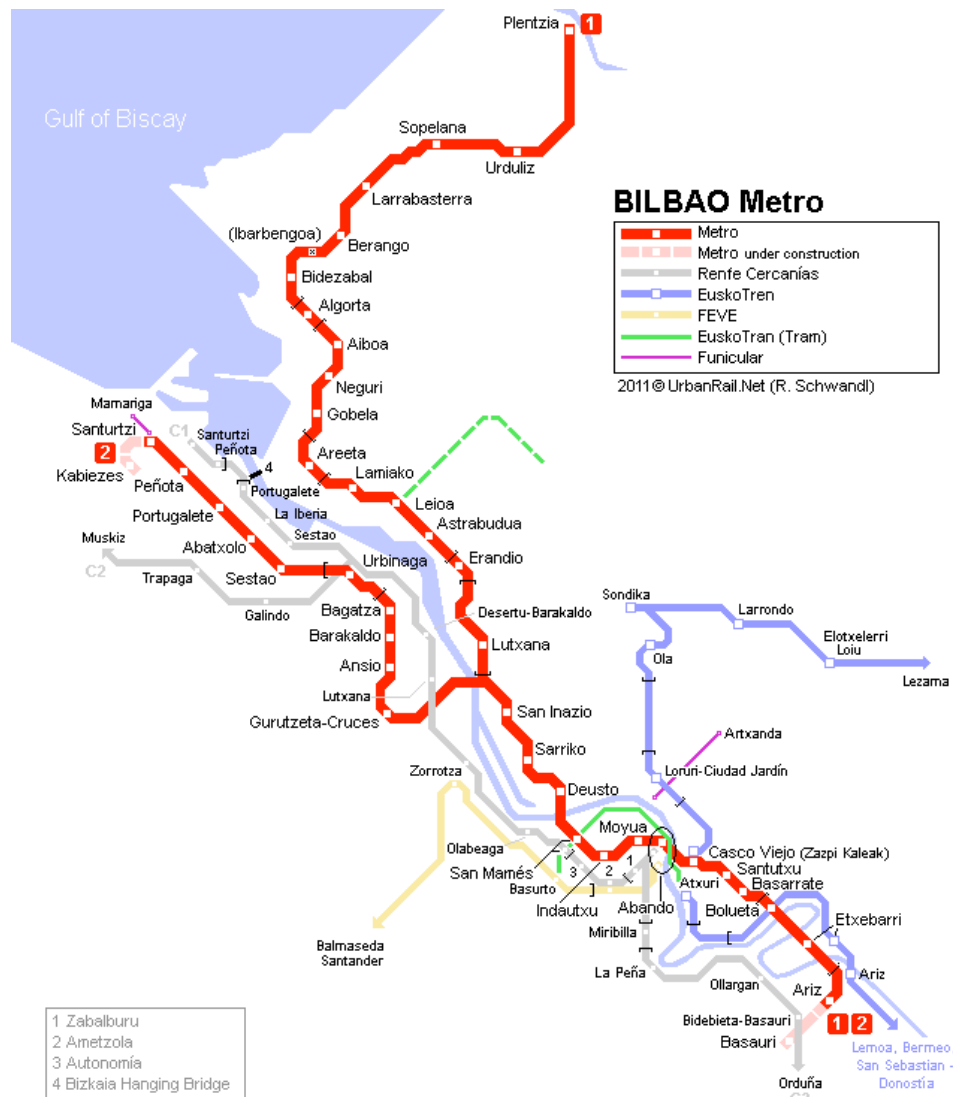


Figure 133 – Le métro de Bilbao devient l'axe structurant privilégié du territoire métropolitain. L'infrastructure longe les deux rives de la Ria jusqu'à la mer et s'articule avec les autres infrastructures ferrées. © www.urbanrail.net (R. Schwandl), 2011.

¹³⁰ Les sources consultées lors de la rédaction de cette section incluent le site www.bilbaoria2000.org, le site www.urbanrail.net et deux articles de Wikipédia, l'un dédié au métro de Bilbao (http://es.wikipedia.org/wiki/Metro_de_Bilbao) et l'autre dédié à la compagnie de chemins de fer de banlieue Renfe Cercanías Bilbao (http://es.wikipedia.org/wiki/Renfe_Cercan%C3%ADas_Bilbao).

Le métro, axe structurant d'une conurbation linéaire¹³¹

Le tracé du métro, en forme de Y, suit les méandres de la Ria, de Bilbao jusqu'à la mer. En desservant les centres urbains, il unit les différentes parties de la métropole, les zones les plus urbanisées de la rive gauche, populeuse et industrielle, mais aussi les moins denses de la rive droite, bourgeoise et préservée. Dès les premiers plans de sa conception, le métro voulait couvrir toute l'aire métropolitaine du Grand Bilbao (qui à l'époque ne s'appelait pas encore ainsi) et visait comme horizon ultime la mer.

Sa construction a débuté dans les années 1990. La première phase concerne surtout le centre de Bilbao, souterraine dans une grande partie du parcours, puis suivant en surface le tracé de l'ancien chemin de fer. Inauguré en 1995, Metro Bilbao transportait déjà 200 000 voyageurs par jour en 2000. Pendant l'année 2010, il a transporté au total plus de 88,5 millions de voyageurs. Il arrive ainsi en 3^{ème} place en Espagne en termes du nombre de passagers transportés, derrière ceux de Madrid et de Barcelone mais devant ceux de Valence, Séville et Palme de Majorque. Les sondages effectués dès son lancement confirment la satisfaction des habitants. Le métro a été l'action qui a crédibilisé l'ensemble du projet de rénovation métropolitaine.

Son tracé actuel comporte 43 km et 40 stations dont 16 en surface. Il se superpose partiellement aux autres réseaux ferrés : RENFE Cercanías (trains de banlieue), RENFE (trains longue-distance) EuskoTren (trains de banlieue et trains régionaux) et FEVE (trains de banlieue, régionaux et longue-distance) avec lesquels il entretient des interfaçages étroits. Il est également relié au tramway (EuskoTran). Via la gare intermodale de San Mamés, il connecte également avec le terminal d'autocars Termibus.

Deux lignes sont actuellement en service, la 1 et la 2, dont le tracé en forme de Y occupe d'abord un tronçon commun, avant de diverger à San Ignazio pour suivre les deux rives de la Ria. En 2007, le Gouvernement basque a annoncé le projet de création de la ligne 3, qui desservira l'aéroport. En 2008, les tracés pour les nouvelles lignes 4 et 5 ont également été présentés.

José Luis Burgos, ancien vice-ministre des Travaux publics du Gouvernement basque, décrit les étapes de la gestation du projet de métro : « plusieurs séries d'études, commencées dans les années 1970, ont établi le diagnostic : déficience des transports collectifs et choix d'un système de métro. La décision définitive a été prise en 1987 par le Gouvernement basque (...). Le premier tronçon a été inauguré seulement 8 ans plus tard » (Burgos in Masbouni, 2001, p. 71).

Le dialogue entre les ingénieurs et les architectes a été fructueux, apportant plusieurs améliorations cruciales en faveur des piétons. Ainsi le concept des stations a évolué pour privilégier l'espace et la luminosité : un quai central en 1976, puis deux quais de part et d'autre d'un tunnel et une passerelle. Sous l'influence de Norman Foster, la « caverne » s'est ensuite agrandie pour intégrer tous les services. Les vestibules sont suspendus au-dessus des quais, pour plus de lisibilité et moins de claustrophobie. Les

¹³¹ Les sources consultées lors de la rédaction de cette section incluent le site www.bilbaoria2000.org, le site de Metro Bilbao (<http://www.metrobilbao.com>) et l'article de Wikipédia dédié au métro de Bilbao (http://es.wikipedia.org/wiki/Metro_de_Bilbao).

discussions avec les ingénieurs ont permis d'élargir la station sans trop l'enterrer, donc sans perdre la qualité de l'accueil. Situées le plus près possible de la surface, les stations ont des accès directs (Masboungi, 2001, p. 76). Ces accès ont été particulièrement soignés : des ascenseurs pour handicapés dans toutes les stations et une double entrée, pour la sécurité et le confort, ce qui facilite la relation à la ville. Surnommés les « fosteritos » par les habitants, ces accès deviennent autant de balises dont la lumière translucide brille la nuit. La signalétique du métro, dont la clarté et la visibilité s'avèrent particulièrement remarquables, est l'œuvre de Oti Aicher, designer allemand mort en 1992. Pour son design d'ensemble, le métro a été récompensé par le prix Brunel, sorte de nobel de l'architecture ferroviaire, en 1998. José Luis Burgos impute au manque d'expérience une ouverture d'esprit qui a pu mener au choix d'une équipe de concepteurs sans références préalables dans le domaine de la construction de ce genre d'infrastructures : « nous étions sans expérience, donc sans idée préconçue. Pour un métro à l'image attractive et puissante, nous avons consulté huit architectes prestigieux européens et espagnols. Quatre ont répondu. (...) Norman Foster a été le lauréat. Il n'avait jamais réalisé d'infrastructures de ce type mais sa proposition est vite apparue comme la plus sensée et la plus juste » (Burgos in Masboungi, 2001, p. 78). Foster, amoureux des tunnels, a voulu que la dimension « dramatique » de leur construction soit respectée : « Chacun doit pouvoir sentir qu'il est sous terre, en y vivant une expérience intéressante et agréable » (Foster in Masboungi, 2001, p. 78). Le métro a donc été construit selon un principe global et standardisé – la typologie de la caverne, qui limite l'impact en surface des équipements. De surcroît, deux stations ont été construites en faux tunnel, et cette occasion a été saisie par la municipalité pour modifier l'espace public et créer des aménités pour les piétons (trottoirs, jardins, etc.) (Masboungi, 2001, p. 84).

La Variante Sur



Figure 134 – Carte du réseau des lignes suburbaines de RENFE Cercanías, explicitant leur articulation aux autres modes ferrés du réseau métropolitain de Bilbao et les quatre nouvelles stations construites sur le tracé de la Variante Sur au centre de Bilbao. © RENFE

Grâce à la *Variante Sur*, Bilbao Ria 2000 a pu réussir l'intégration d'une offre étoffée de transports publics à l'échelle de l'agglomération, en assurant l'interconnexion des différents modes par l'entremise de nouvelles interfaces combinant une desserte en train, métro, tramway ainsi que l'accès aux réseaux de bus urbains et interurbains. Cette importante opération a entraîné, dans son ensemble, la construction de quatre nouvelles gares (San Mamés, Autonomía, Ametzola et Zabalburu), la remodelation de celles de Olabeaga et Abando, et le revêtement de l'avenue del Ferrocarril dans le secteur d'Ametzola.

En récupérant les anciens tracés désaffectés, Bilbao Ria 2000 a également lancé plusieurs opérations en vue d'urbaniser les zones délaissées, dont la première, Ametzola, a constitué le fer de lance qui a permis de crédibiliser cette recette et de l'étendre par la suite à d'autres opérations du même genre.

Le budget global pour la *Variante Sur* se monte à 108 millions d'Euros, que les fonds du FEDER ont permis d'amorcer. Les bénéfices engrangés sur l'opération d'Ametzola par un marché immobilier plus favorable qu'initialement prévu ont également permis d'engager des travaux supplémentaires, et notamment de créer deux nouvelles gares (Zabalburu et Autonomía) sur ce tracé pour répondre à la demande des habitants (Masbouni, 2001, p. 54). Les travaux, engagés en 1994 avec le recouvrement des voies de FEVE à Ametzola, se sont terminés en 2003. Une durée exceptionnellement courte pour la réalisation d'infrastructures de cette envergure.

La gare de San Mamès

La gare de San Mamès, conçue par l'architecte Alberto Sanz, dessert des attracteurs majeurs (le stade et la Foire d'expositions). C'est également un nœud intermodal majeur de toute l'agglomération, puisqu'il relie le train, le métro et le tramway au terminal d'autocars voisin. La mise en marche de cette première expérience d'échange modal de Bilbao constitue la quatrième et dernière phase de l'opération de contournement ferroviaire par le Sud de l'agglomération connue sous le nom de *Variante Sur*. La création de San Mamès s'est montée à un budget total de 19,5 millions d'euros. La vieille aspiration de disposer d'un nœud de connexion intermodale à Bilbao est devenue réalité avec l'inauguration, en décembre 2004, de cette nouvelle gare, conçue comme un échangeur pour tous les types les transports publics. D'autres travaux complémentaires ont inclus l'urbanisation des rues adjacentes avec des aménagements favorables aux piétons et aux vélos, la rectification du tracé de la rue Gurtubay, l'extension de la ligne de tramway avec deux nouveaux arrêts, la construction d'une rotonde sur la place de Torres Quevedo et d'un nouveau parking souterrain avec une capacité de 300 véhicules.

Son entrée principale à enceinte unique est révolutionnaire en termes d'accessibilité multimodale, puisqu'elle permet aux utilisateurs d'accéder directement au métro, au tramway, au Termibús et au réseau ferroviaire de banlieue. L'élément le plus remarquable du nouvel échangeur de San Mamès est ainsi le grand vestibule central, de plus de 1 200 m², qui constitue le centre distributeur entre les différentes options de transport. La nouvelle gare possède également deux autres entrées: l'une au Termibús et l'autre à la Tonnelle de Torres Quevedo, qui donne accès aux quais de banlieue.



Figure 135 - Coupe longitudinale de la Gare de San Mamès mettant en évidence les diverses entrées. L'infrastructure est pour l'essentiel enterrée, libérant l'espace en surface pour d'autres usages.
© Bilbao Ria 2000.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Access from Termibús



Disegno dell'architetto Alberto Sordo Fernández de Retana



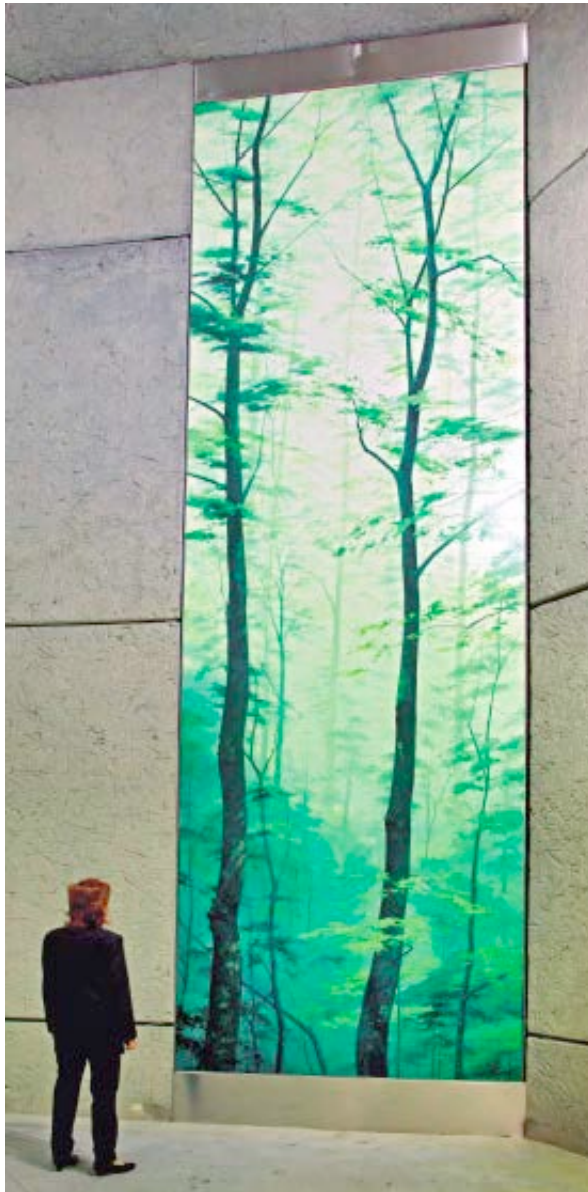
All the entrances have elevators and lifts

Figure 136 – La porte d'accès principale de la station de San Mamès bénéficie d'une immense transparence. Un « promontoire » vitré qui pénètre dans la gare depuis l'espace public attenant permet des interactions avec les passants et illustre la philosophie adoptée par les architectes qui consiste à privilégier une grande ouverture vers l'extérieur.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°10, janvier 2005, p. 6.

L'accès unitaire à l'enceinte est l'un des éléments les plus significatifs de cette oeuvre, dirigée par Ingeniería Saitec. Pour y entrer, il faut emprunter une structure en forme de « boomerang » de six mètres de hauteur, avec des murs en verre, dont le revêtement a été estampé d'une interprétation de la dalle de Bilbao.

La grande caverne que forme la nouvelle gare RENFE possède des plafonds de dix mètres de haut, par lesquels la lumière entre par de grandes verrières ouvertes. Les murs et les plafonds de la gare sont composés de reliefs décoratifs représentant des feuilles d'érable, de tilleul, de hêtre et de chêne vert. Quatre fresques murales, oeuvre de Jesús María Lazkano, renforcent l'esthétique urbaine de la nouvelle gare.



The underground station reminds us of a cavern, something submerged, hiding and protecting, but also worrying and oppressing us. The internal architecture applies a type of make-up to this cavernous pressure, to the unwavering certainty of compressed earth or cut rock behind the walls...

The four pictorial interventions act as a false crack, an impossible dream of an open cut in the rock; like a lung, an escape route, an uncertain possibility of flight...

Like a swerve, a crack in the wall, a suggestive illusion before the possibility of disappearing, even for just a few seconds, while you await the train that will carry you down into the bowels of darkness or perhaps to the unknown.

A hint of a crack; sometimes cold, sometimes remote, vast, elusive, leafy, moist, damp, distant, disturbing, absent or hostile – or cosy, protective, enveloping, warm and peaceful. Flat surfaces transformed into depths impossible to reach but capable of being dreamt of, crossed, able to take you to another place, to fly through time, to travel through space.

A landscape we can fall into, a warm southern wind to lie down in, a snow scene to romp in – a train to await.

Jesús Mari Lazkano

Arteaga, 15 October 2004

Figure 137 – L'un des grandes fresques murales de Jesús Mari Lazkano au sein de la gare de San Mamès. Dans le texte ci-contre, l'artiste décrit son œuvre en invoquant la métaphore de la fissure.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°10, janvier 2005, p. 10.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La gare d'Ametzola

Conçue par Eduardo Mugica, la gare d'Ametzola, avec sa forme trapézoïdale surgie de terre et sa tour de l'horloge, crée un point de repère très visible pour tout le nouveau quartier. Son entrée large et transparente est complétée, sous terre, par des quais composés comme des jardins intérieurs dont les arbres émergent jusqu'à la surface. Les architectes ont cherché ainsi à capter la lumière naturelle, à l'instar de ce qui s'est passé pour toutes les autres gares de la *Variante Sur* (Masbouni, 2001, p. 84).

La gare de Zabalburu

La station de Zabalburu, à l'architecture spectaculaire, possède une passerelle piétonne qui relie à ciel ouvert les deux quartiers, auparavant séparés par la barrière infranchissable des voies de chemin de fer (Masbouni, 2001, p. 82).

Le tramway, nouvelle armature de desserte des berges de la Ria



Figure 138 - Tracé de la ligne A du Tramway le long de la Ria, et interfaces avec les autres modes ferrés.
© <http://www.euskotren.es>.

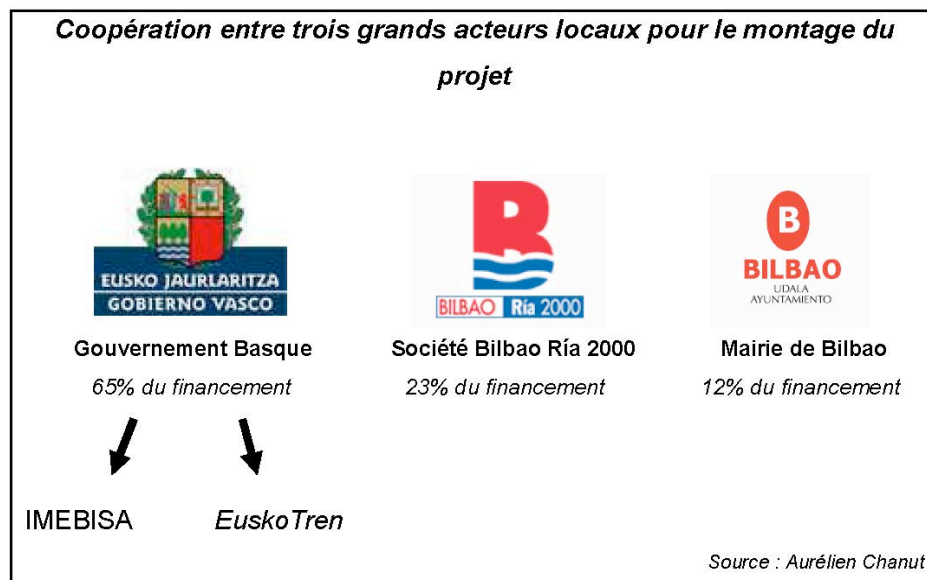


Figure 139 - Tracé de la ligne A du Tramway le long de la Ria, et interfaces avec les autres modes ferrés.
© Hervé et al. (2008). Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports, p. 35.

Les ponts, nouvelles agrafes urbaines pour la Ria

Activités portuaires obligent, la Ria n'était que peu traversée par des ponts, et les ouvrages récents, autoroutiers, avaient peu participé à la soudure urbaine entre les deux rives. Un des premiers objectifs du Plan de développement métropolitain a donc été de réaliser de nouveaux franchissements : ils manifeste la reconquête du fleuve autant que l'aménagement des quais. Le budget alloué frise les 900 000 Euros, répartis entre la Province, le Gouvernement basque et l'Etat central.

Pont del Ayuntamiento¹³²

Le Pont del Ayuntamiento a été inauguré en 1934. Il a été conçu par l'ingénieur Ignacio Rotaeché pour relier le Casco Viejo au nouveau quartier de Begona dont le territoire avait été récemment annexé à la ville de Bilbao. A l'origine, il s'agissait d'un pont-levis, comme le Pont de Deusto. Actuellement, le trafic fluvial ayant cessé sur ce tronçon du cours d'eau, la structure en a été transformé pour en faire un pont définitivement fixe.

Passerelle Zubizuri¹³³

La passerelle piétonne Zubizuri (du basque « pont blanc »), conçue par Santiago Calatrava en 1990 et inaugurée en 1997, a apporté à Bilbao le design technique et élégant de sa structure tendue en métal et

¹³² Les sources consultées pour la rédaction de ce paragraphe incluent le site de Bilbao Ria 2000 et le site de Wikipédia, notamment l'article consacré au Pont de la Mairie.
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_la_mairie_\(Bilbao\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_la_mairie_(Bilbao))

¹³³ Les sources consultées pour la rédaction de ce paragraphe incluent le site de Bilbao Ria 2000 et le site de Wikipédia, notamment l'article consacré au Pont de Zubizuri.
<http://es.wikipedia.org/wiki/Zubizuri>

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

cristal. Son éclairage réfléchissant illumine sa structure légère de l'intérieur de façon douce. Sa blancheur caractéristique en fait une icône de jour comme de nuit.

A sa vocation première de promenade s'ajoute une deuxième fonction, non moins essentielle, d'agrafe urbaine (Pech, 2009), permettant le transit piétonnier entre les quartiers du nord de la ville et son centre névralgique, le quartier des affaires du XIXe siècle construit sur la rive sud. La passerelle Zubizuri est empruntée chaque jour par de nombreux bilbayens qui rejoignent ainsi l'Ensanche, ses rues commerçantes et ses bureaux.

Première opération d'envergure menée sur les berges de la Ria, elle a symbolisé, aux côtés du Guggenheim et du métro, le renouveau de la ville et figure aujourd'hui parmi ses symboles touristiques les plus en vue.

Ses synergies avec les berges de la Ria ont été renforcées dans les années qui ont suivi sa construction avec tout d'abord la création du parc linéaire sur le secteur d'Abando, où se succèdent le Paseo Uribarte, le Paseo de la Memoria et Paseo Abandoibarra, puis la création de la nouvelle promenade urbaine sur le Campo Valentin et l'Avenue des Universités, entièrement refondus pour que autochtones et touristes puissent prolonger la promenade sur les rives de chaque côté du pont.

Passerelle Pedro Arrupe¹³⁴

La passerelle piétonne Pedro Arrupe, conçue par José Antonio Fernandez Ordonez et construite après sa mort par son fils, est située en aval du Musée Guggenheim. Elle relie l'Université privée de Deusto et sa nouvelle bibliothèque, située sur la rive opposée d'Abandoibarra. L'emplacement stratégique de cette passerelle permet ainsi de rejoindre facilement les nouveaux quartiers du Sud de l'agglomération.

Pont de Deusto¹³⁵

Le Pont de Deusto était à l'origine un pont-levis conçu en 1936 pour relier les secteurs d'Abando et de Deusto. La nécessité de relier le quartier historique de la ville aux nouveaux développements urbains de l'Ensanche et de Deusto ont justifié, à cette époque, la création de ce nouveau pont, contemporain du Pont del Ayuntamiento. Les activités portuaires obligeaient à ce que le pont permette le passage de navires. L'architecte municipal Ricardo Bastida, chargé de sa conception, a puisé son inspiration dans le pont de l'Avenue Michigan à Chicago, construit dans les années 1920. En 1955, en plein boom de l'automobile, on en supprime les escaliers d'accès piétonniers. Ces accès ont été réintroduits à la faveur de la régénération du secteur d'Abandoibarra, avec l'inauguration de l'escalier côté Abando en 2004 et côté Botica Vieja en 2006.

Désormais classé, ce pont a fait l'objet en 2008 d'un projet de refonte complète. Les travaux, effectués en

¹³⁴ Les sources consultées pour la rédaction de ce paragraphe incluent le site de Bilbao Ria 2000.

¹³⁵ Les sources consultées pour la rédaction de ce paragraphe incluent le site de Bilbao Ria 2000 et le site de Wikipédia, notamment l'article consacré au Pont de Deusto.
http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_Deusto

2009, ont notamment offert un nouveau système d'éclairage ainsi qu'un changement dans l'étage correspondant à la partie piétonnière, renforçant ainsi son rôle de liaison entre les deux rives pour les piétons.

La conception de l'escalier qui relie le pont de Deusto au Paseo de Abandoibarra permet de franchir en une seule section les 6,65 mètres de pente qui séparent le pont de la zone inférieure. Le diamètre extérieur généreux de cet escalier (16,40 m) et sa progression hélicoïdale font que les piétons peuvent surmonter ce dénivelé important de manière presque imperceptible. Il a été décidé de placer cet escalier sur le trottoir le plus proche du Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna, dans la mesure où c'est ce dernier qui reçoit le plus grand flux de piétons. L'escalier est également directement alimenté par des flux importants en provenance de l'arrêt de tramway et du centre commercial Zubiarte, situés à proximité immédiate du pont. La réalisation de cet ouvrage a coûté au total 500 000 Euros.

Privilégiant la transparence pour pouvoir s'intégrer harmonieusement dans l'ensemble des interventions réalisées et prévues dans la zone, l'escalier dispose d'une rampe vitrée complétée par une double main courante en acier inoxydable, qui lui confère une fonction esthétique au-delà de celle fonctionnelle d'appui pour le piéton. Pour poursuivre cette logique de transparence, la machinerie hydraulique de l'ascenseur a été enterrée, de manière à ce qu'elle ne constitue aucun obstacle visuel. Garantir une bonne visibilité pour les usagers, que ce soit à partir de l'escalier ou en dehors de ce dernier, faisait en effet partie des souhaits de l'équipe dirigée par l'architecte Javier López Chollet et l'ingénieur civil Javier Muñoz Rojas (BR2000 n°7, mai-octobre 03, p. 21).

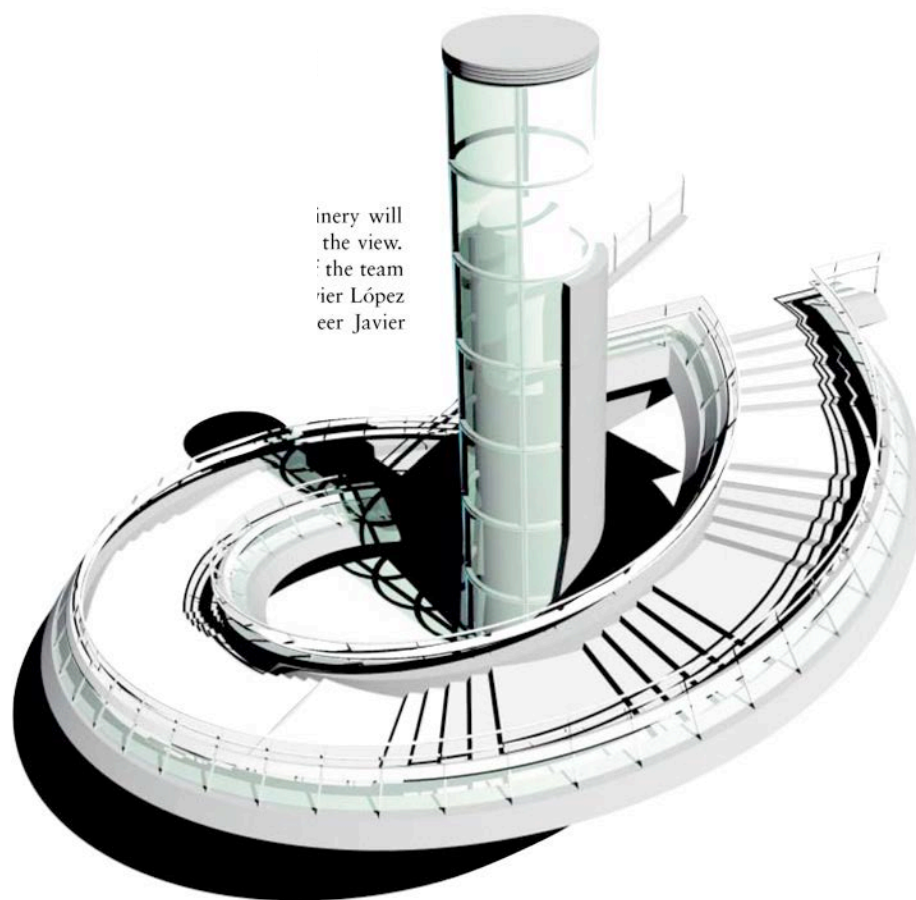


Figure 140 - Agrafe urbaine (Pech, 2009) jouant sur la verticalité, le dispositif d'escaliers et ascenseur panoramique reliant le Paseo de Abandoibarra et le Pont de Deusto frappe par la beauté de ses lignes et sa forte attractivité, encore renforcée par une grande ouverture paysagère.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, p. 20.



Figure 141 – L'attractivité des escaliers est encore rehaussée la nuit par une mise en lumière innovante, qui sait mettre en valeur les courbes fines de cette infrastructure hélicoïdale.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°8, décembre 03, p. 11.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

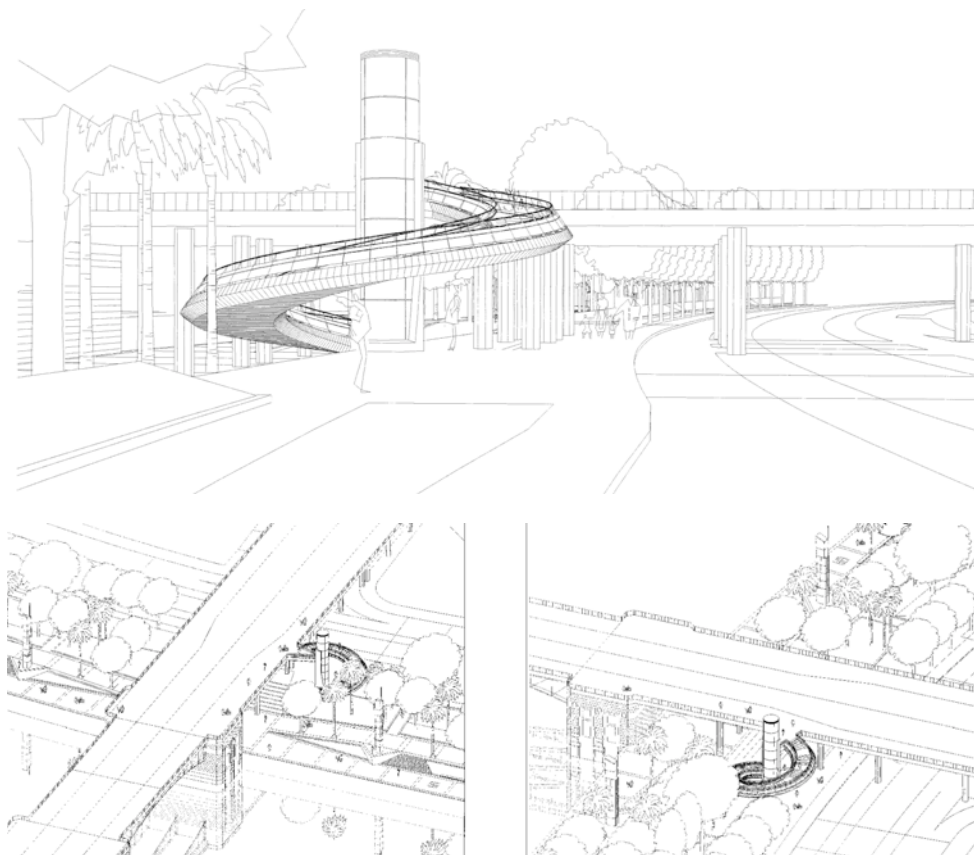


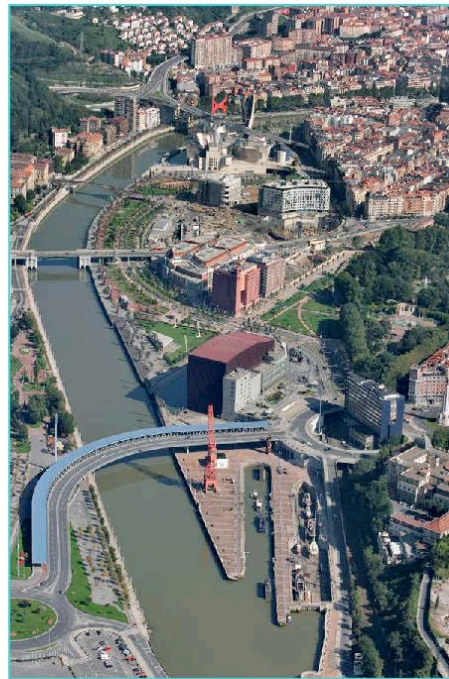
Figure 142 – Cette agrafe urbaine (Pech, 2009) joue un rôle essentiel pour vaincre un dénivelé important. Sa grâce et sa légèreté sont d'autant plus remarquables qu'elles offrent un contraste saisissant avec l'infrastructure imposante du pont routier auquel elle est reliée.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, pp. 20-21.

Pont Euskalduna

Le pont Euskalduna, du nom des anciens chantiers navals remplacés depuis par le Palais des Congrès et de la Musique, a été inauguré en 1997. Il lance la courbe bleue de son trottoir couvert vers le quartier de Deusto et vers les sorties ouest de la ville. Cette couverture du trottoir, intégré pleinement à la structure du pont par l'ingénieur Javier Manterola, est d'ailleurs sa plus grande innovation.



Septembre 1970



Octobre 2007

Figure 143 – Les anciens chantiers navals ont cédé leur site à un nouveau quartier de Bilbao, abritant désormais le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna et le nouveau pont routier Euskalduna, qui abrite aussi un trottoir couvert pour les piétons. Sa couleur bleue le rend distinctif vu du ciel.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 03, pp. 20-21.

LE GUGGENHEIM, UNE UTOPIE REALISTE

La grande métropole ne mérite ce titre que si elle appartient explicitement aux divers réseaux mondiaux qu'empruntent la vie économique, la vie artistique, la vie culturelle et la vie scientifique de la planète. La vitalité de la grande ville se mesure à l'importance des flux qui y entrent et qui en sortent. La ville se transforme pour assurer leur circulation et donner d'elle une image accueillante et prestigieuse, une image essentiellement conçue pour l'extérieur, pour attirer les capitaux, les investisseurs et les touristes.

Marc Augé

L'énigme est la suivante : comment une ville qui occupait trois lignes dans les guides touristiques, qui s'efforçaient surtout de dissuader le visiteur d'y aller, a pu, par le miracle d'un nouveau musée, être propulsée aux premiers rangs des villes à visiter dans le monde ?

Le plan stratégique de 1987 proposait une revitalisation du centre-ville en améliorant l'environnement, la mobilité et le potentiel culturel. L'audace a consisté à inverser l'ordre imposé par le plan stratégique, c'est-à-dire à investir d'abord sur le culturel, au moment où toutes les aides publiques étaient consacrées à sauver (en vain) l'emploi industriel (Félix, 2000, p. 53). Telle a été la force de ce catalyseur urbain qu'est le Guggenheim, et la présente section s'attèle à décrire les tenants et les aboutissants de l'implantation du musée pour la ville, dont l'un des effets, et non des moindres, a été de la déclarer aux yeux de ses habitants et du monde entier, comme une ville marchable où il fait bon d'aller flâner.

Le Guggy, comme le surnomment les Basques, a radicalement changé l'image de Bilbao dans le monde, et fait l'envie de bien des villes qui rêvent désormais de faire leur entrée dans la cour des grandes à l'aide de leur propre « effet Guggenheim ». Jamais architecture icônique n'avait à ce point servi à relever une ville de ses décombres.

Mais que l'arbre ne cache pas la forêt. L'effet Bilbao, comme on l'a souvent nommé, ne doit pas son succès au seul Guggenheim, loin s'en faut. Comme nous l'avons vu, la ville a opéré sa mue en lançant un plan de revitalisation exhaustif, comprenant des dizaines d'opérations urbanistiques de grande envergure et une restructuration complète des infrastructures de mobilité sur tout son territoire, à l'aide d'énormes investissements consentis par l'Etat Central. La mue a été profonde, tant au niveau des infrastructures de mobilité qu'au niveau des opérations urbanistiques, et ne se résume de loin pas, comme on a souvent eu tendance à le percevoir de l'extérieur, à une simple opération esthétique de façade. Au-delà de l'architecture de prestige et des grands équipements culturels, ce que nous retenons surtout de notre séjour sur le terrain à Bilbao est le saut qualitatif énorme (et c'est un euphémisme) de ses espaces publics, tant en termes de marchabilité que de séjour urbain. Au-delà du site phare d'Abandoibarra et ses désormais nombreux visiteurs qui se promènent sur les berges de la Ria, il faut surtout noter les bénéfices en termes de qualité de vie pour tous les habitants de la Métropole, gagnés au fil des actions de régénération qui ont eu lieu sur les territoires ordinaires de leur quotidien, y compris Ametzola et Barakaldo.

Une nécessaire prise en compte de la complexité comme moteur de la ville

François Ascher (2001a) remarque que les pratiques de l'urbanisme contemporain s'appuient sur des démarches plus réflexives, adaptées à la complexité de projets urbains qui se mettent en place dans des contextes de plus en plus incertains (Da Cunha, 2010, p. 13). Jacques Lévy prolonge ce propos en soulignant les limites d'une analyse hâtive qui attribuerait le succès du processus de régénération territoriale à une lecture réductrice de ce qu'est la ville, et insiste au contraire sur la nécessaire prise en compte de la complexité, non comme un handicap, mais comme un atout pour mieux faire face à ces contextes incertains : « On ne propose pas partout les mêmes solutions mais, de plus en plus on pose partout les mêmes questions. Ces questions tournent autour d'une approche qui intègre ce que l'on appelle parfois la complexité : la ville est un système historique d'acteurs réflexifs et on ne peut la réduire ni à une œuvre d'art, ni à dispositif technologique, ni à un champ de manœuvre standardisée des mouvements politiques » (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 693).

Lévy poursuit cette réflexion en insistant sur la nécessité, pour les « grands » acteurs, de reconnaître la réflexivité des « petits ». C'est sans doute l'une des principales failles du jeu d'acteurs à Bilbao que d'avoir été limité, tout du moins dans les premières années du processus de régénération, à un cercle réduit d'acteurs. Si le système décisionnel mis en place avec la création de Bilbao Ria 2000 a le mérite de faciliter des prises de décision rapides, il ne prend pas suffisamment en compte le fait que la complexité exige un urbanisme de type participatif qui sache engager les citoyens.

Engagé dans les années 1970 dans le nord de l'Europe, l'urbanisme participatif s'est imposé un peu partout actuellement. Jacques Lévy souligne que par ce processus, c'est la société dans son ensemble qui s'est immiscée dans la chaîne décisionnelle, finissant par y prendre une place incontournable. Le défi, pour Jacques Lévy, consiste dès lors à intégrer les différents acteurs au sein « d'une différence pragmatique, dans laquelle la compétence stratégique revient à la société politique à travers ses gouvernements mais aussi à travers ses interventions multiformes (démocraties représentatives, participatives ou directes, action juridique, mouvements associatifs, etc.) des citoyens ordinaires » (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 694).

Il ne s'agit pas, comme on a pu parfois le croire à tort, de transférer à la population les compétences de planification qui reviennent aux décideurs et aux professionnels de l'urbain (Da Cunha et al., 2007 ; Despresle et al., 2008). Il s'agit plutôt de revoir la notion trop figée de planification pour concevoir ensemble la ville désirée, en adoptant un outil plus souple, le projet urbain. Le projet urbain est à concevoir comme une médiation apte à faire émerger une forme de vie collective dans la mesure où elle articule une représentation mentale à une appropriation signifiante du monde matériel. Il suppose que cet enjeu matériel aboutisse à une mise en relation de paroles multiples qui sont chacune chargées d'ambiguïté (Toussaint et Zimmermann, 1998, cité par Paquot et Younès, 2009, p. 24).

Jacques Lévy prône, pour pallier cette ambiguïté, une claire séparation des rôles : « Les citoyens ne sont pas réfractaires à la réception de pré-projets qui émanent d'opérateurs dotés de compétences dont eux-

mêmes ne disposent pas. Mais ils exigent d'être convaincus et de pouvoir dire leur mot jusqu'à, le cas échéant, débattre des principes fondateurs du projet et à infléchir en profondeur la délibération finale. En ce sens, on peut dire que la notion de planification a fait son temps, tandis que la notion de projet a rebondi après avoir connu une mutation fondamentale : c'est la constellation hybride des acteurs concernés qui projettent, et on ne connaît le contenu de ce projet qu'après coup (Lévy in Stébé et Marchal 2009, pp. 693-695).

Un pari fou surgi d'un hasard heureux

La visibilité sans précédent d'une opération comme le Guggenheim, devenu le symbole même, aux yeux du monde entier, du potentiel de renouveau culturel d'une ville, ne doit pas faire oublier que la grande majorité des opérations menées l'ont été dans un cadre quotidien, tant dans la ville-centre de Bilbao que dans les quartiers situés dans les tissus périphériques de l'agglomération métropolitaine.

Le succès du Musée, aujourd'hui tenu pour évident et comme allant de soi, ne doit pas non plus faire oublier combien le pari a semblé fou lorsque la Ville et les institutions basques ont décidé de sa construction. Jean Luis Laskurain, à l'époque ministre des Finances de Bizcaye, devenu depuis président de la Chambre de Commerce de Bilbao, était l'un des plus ardents défenseurs de ce projet. Il détaille les principales clés de réussite de ce grand défi, lancé à une période où la crise battait son plein : « Nul ne croyait alors qu'un investissement culturel puisse avoir un sens, encore moins un effet positif sur la régénération urbaine et économique. Toutes idéologies confondues, la droite comme la gauche, les partis nationalistes et étatiques, les citoyens eux-mêmes, une immense majorité a considéré ce projet comme une utopie irréaliste. L'incrédulité était totale » (Laskurain in Masbouni, 2001, p. 92).

Le contexte qui a fait surgir cette opportunité était surgi inopinément d'un hasard heureux. A la fin des années 1980, son musée phare de New York étant fermé pour travaux, la Fondation Guggenheim cherchait à s'implanter en Europe, sans succès. Salzbourg et Venise, d'abord contactées, ne tenaient pas à investir dans un musée supplémentaire. Les négociations avec Bilbao, entamées en 1991, se sont déroulées dans un climat fragile. « L'opinion publique était si opposée au projet – en cas de référendum, je crois que 80% auraient refusé la construction du musée – que nous avons dû faire feu de tout bois. A l'automne 1991, j'ai écrit dans le journal local le plus diffusé un article provocateur. J'y décrivais Bilbao comme le parfait exemple « du laid, vieux, sale, violent, crispé, pollué, en crise, sans futur économique, où domine le vulgaire, le grossier, le misérable ». Et je continuais : « La mairie croûle sous les dettes, l'administration basque est principalement gouvernée par le parti nationaliste, dont l'aspiration culturelle maximum serait d'apporter des espadrilles, des bêtrets, des flutes et des tambours à tous les citoyens basques. (...) L'Euskadi, internationalement, n'existe ni pour le tourisme, ni pour les affaires et il est déconseillé d'y investir la moindre peseta tant l'antiaméricanisme, l'antigermanisme ou l'antigalicisme y sont exaltés. Dans ces conditions, comment croire que Bilbao, ville si peu attrayante, puisse accueillir l'un des plus prestigieux musées du monde ? Sans doute cela ne peut-il s'expliquer que par un accord abusif et coûteux (...). A moins que ceux qui viennent s'installer aient perdu la raison, ou qu'ils aient besoin

d'argent au point de signer n'importe quoi, prêts à fuir ensuite ou à n'apporter que les soldes de leurs collections d'art » (Masboungi, 2001, p. 94). Ce discours un peu brutal a su inspirer le débat d'alors, mettant des mots sur les violentes critiques qui s'abbattaient sur le projet, dont les détails restaient au demeurant largement méconnus.

Devenu l'emblème de la ville, le nouveau musée offre aux habitants et aux touristes (catégorie de visiteurs quasiment inconnue de Bilbao avant son ouverture) l'opportunité de visionner des collections à la pointe de l'art contemporain. Surtout, et c'est finalement le facteur qui a le plus penché sur la balance pour les décideurs de part et d'autre, le Guggenheim manifeste un nouveau concept urbain à la fois économique, sociologique et culturel. Ce musée rentre donc bien dans le cadre de cette mutation des valeurs qui aboutit à une nouvelle conception des villes, rendue visible par le label introduit par la démarche *liveable Cities* que nous avons décrite dans le mouvement I. Pour Juan Luis Laskurain, ne pas être déjà une référence culturelle incontournable constituait paradoxalement pour Bilbao un atout : « les responsables américains ne doutaient pas que le musée Guggenheim deviendrait la référence incontournable de Bilbao, aussi bien dans son image à l'extérieur que pour son développement urbain. Cela garantissait l'engagement durable de leur partenaire, mieux qu'une ville comme Paris, où le musée aurait eu du mal à s'imposer face à des monuments comme la Tour Eiffel ou le Louvre. A Bilbao, il serait le leader et la référence. Du côté basque, une fois surmontée la phase d'incrédulité, il était clair que ce musée allait permettre d'atteindre d'autres buts. (...) Trouver place dans le circuit culturel du Guggenheim va influencer l'avenir de la ville, ses politiques culturelles, touristiques et de loisirs » (Laskurain in Masboungi, 2001, p. 98).

Percevoir la culture non comme un coût, mais comme un investissement

L'opposition massive au projet partait du principe simple : un musée génère forcément des coûts. Le pari stratégique, nous dit Ibon Areso, adjoint au maire chargé de l'urbanisme, consistait dès lors à faire comprendre que « la culture n'est pas nécessairement un simple coût, mais un investissement d'avenir » (Areso in Masboungi, 2001, p. 102). En échange des 12 millions d'Euros payés à la Fondation pour utiliser son nom et sa collection, celle-ci s'est engagée à maintenir une collection de qualité semblable à celle du musée de New York, si bien que la valeur des œuvres exposées (le patrimoine américain est alors évalué à 3 000 millions d'Euros) est largement supérieure à la valeur des investissements basques, qui représentent au total 132 millions d'Euros, couvrant les coûts du bâtiment et de l'urbanisation (84 millions), de certaines acquisitions d'œuvres d'art (36 millions) et de la redevance d'adhésion au Guggenheim (12 millions). Le financement relève essentiellement des autorités régionales (le Gouvernement basque et la Province de Bizcaye). La ville a quant à elle cédé le sol et géré l'urbanisme.

L'ancien ministre des Finances Jean Luis Laskurain n'hésite d'ailleurs pas à défendre la position que, contrairement aux idées reçues, un investissement de cette importance se justifie du point de vue économique, même et surtout en temps de crise. La construction du bâtiment représente des emplois spécialisés, dont l'effet multiplicateur rejaillit sur les entreprises locales. La mise en service du musée a

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

eu un impact direct sur de nombreuses activités – commerce, transports, hôtellerie, services, générant près de 4 000 emplois (*in fine* plus nombreux que ceux générés par le chantier naval qui occupait auparavant le site). Partie de pratiquement zéro, l'économie touristique a connu un boom sans précédent, et 80% des touristes se rendent à Bilbao d'abord pour le Guggenheim. Les attentes quant à sa fréquentation ont d'ailleurs été largement dépassées : avec 1,2 million de visiteurs par an, le taux de fréquentation excède de loin les plus folles estimations de l'époque, qui tablaient avec peine sur un demi-million de visiteurs pour pouvoir justifier l'investissement. La première année, 79% des visiteurs sont venus à Bilbao exclusivement pour visiter le musée. Dès la première année, l'augmentation du PIB de l'Euskadi a été notable et le retour sur investissement positif, en moins de cinq ans les gains en impôts ont permis de récupérer la somme initiale.

Les nombreux articles parus sur le Guggenheim – dont l'écho, loin de se cantonner aux revues spécialisées, a gagné les médias grand public – ont assuré à eux seuls à la ville une publicité économique non négligeable. Ce retentissement médiatique rejaillit sur l'enthousiasme de l'économie privée : « plus de cinquante entreprises privées soutiennent le musée, qui a plus d'« Amis » que le musée du Prado. En nombre de visiteurs, il est deuxième ou troisième en Espagne », concurrençant Madrid, affirme avec fierté Jean Luis Laskurain (Laskurain in Masbouni, 2001, p. 98).

De surcroît, les retombées économiques indirectes du musée ne sont pas négligeables, au regard par exemple de son influence sur les usages d'achat. Depuis son ouverture, des commerces de première qualité, de grandes enseignes, des boutiques de design se sont implantés dans le centre, attirant des clients et inversant la fuite vers les supermarchés périphériques (Laskurain in Masbouni, 2001, p. 98). Les retombées culturelles sont également au rendez-vous, car le musée a suscité un véritable réveil culturel à Bilbao. L'ancien musée des Beaux-Arts, rénové, a doublé le nombre de ses visiteurs, un centre pour artistes d'avant-garde a vu le jour à Bilbao la Vieja, des galeries d'art se sont ouvertes, la programmation de spectacles s'est diversifiée et la vie nocturne enrichie. Ces effets multiplicateurs touchent donc la ville dans son ensemble.

Pour Ibon Areso, la dimension culturelle est primordiale : « A l'avenir, aucune ville dans le monde ne sera économiquement importante sans être également culturellement remarquable. Je ne fais pas référence à Paris, Londres ou New York, mais à une cité comme Francfort, qui a su créer un réseau de dix-sept musées ». Pour étayer le fait que « la culture crée de la ville » et réciproquement, l'adjoint au maire chargé de l'urbanisme cite Robert Parker : « La ville est surtout une sorte d'état d'âme, un ensemble d'habitudes, de mœurs, de traditions, non pas simplement un mécanisme physique et une construction artificielle. Elle fait partie des processus vitaux des habitants qui la composent. C'est un produit de la nature, en particulier de la nature humaine » (Areso in Masbouni, 2001, p. 104).

Qualité urbaine, marchabilité et vitalité économique : un trio gagnant

L'exemple du Guggenheim confirme l'importance d'un attracteur pour la restructuration des secteurs environnants, de par les effets que son rayonnement déploie loin à la ronde. Nous pouvons ici établir un parallèle intéressant entre Londres et Bilbao, puisque tant à Londres qu'à Bilbao nous pouvons constater, au-delà d'une première lecture qui place la culture comme moteur de la régénération, l'effet d'entraînement mutuel du trio qui conjugue qualité de l'environnement, marchabilité et développement économique. Ce trio devient gagnant à condition qu'une bonne accessibilité multimodale soit garantie et que l'effet de locomotive de l'attracteur soit assez fort pour imposer *de facto* une destination à la promenade. Ainsi attirés, les visiteurs se transforment en chalands, d'autant plus prêts à la dépense qu'ils sont à pied et déambulent sans spécialement se presser¹³⁶.

La Tate Modern, à Londres, et sa passerelle piétonne attenante, la Millenium Bridge, œuvre de Norman Foster, représentent un cas idéal-typique de cette « rente de situation » offerte par un attracteur majeur à son environnement, tout comme l'est devenu le Guggenheim à Bilbao. Ainsi les secteurs de South Central à Londres, tout comme Abandoibarra à Bilbao, ont tous les deux bénéficié de l'extraordinaire plus-value induite par le haut degré de marchabilité qui caractérise leurs nouveaux aménagements.

A Londres¹³⁷ comme à Bilbao, ce sont en premier lieu les nouveaux ponts qui ont fortement contribué à la texturisation de la marche dans les secteurs revitalisés. Ces nouvelles infrastructures constituent, par leur nombre autant que leur qualité, autant de signaux positifs à l'égard des piétons, à qui il est ainsi accordé plusieurs voies de passage de plein droit. Construites coup sur coup très rapidement, en l'espace d'à peine quelques années, elles soulignent coup sur coup l'importance nouvelle du statut du piéton. Cette

¹³⁶ Londres attire plus de 27 millions de visiteurs internationaux chaque année, qui profitent de son offre culturelle très étendue appuyée par une offre de restauration pléthorique : 4 sites classés Patrimoine culturel par l'UNESCO, 755 musées et librairies, 150 théâtres ; 13 000 restaurants et cafés, dont 36 étoilés au guide Michelin, sans compter les 6 000 pubs que compte la ville ; 80 marchés et plus de 40 000 commerces. Tout cela accessible à pied, en transports publics ou à l'aide de l'un des 21 000 cabbies qui sillonnent la ville. A ces chiffres d'ores et déjà impressionnants s'ajoute la volonté très claire des autorités de maximiser les opportunités offertes par les Jeux Olympiques en 2012, dont les retombées sont estimées à 2 milliards de livres sterling, en investissant de manière très active dans l'amélioration de l'accessibilité à tous ces attracteurs. Le plan d'actions de la stratégie de promotion touristique de la société mixte réunissant des entités publiques et privées *Cross River Partnership* se décline en cinq volets : accessibilité, diversité culturelle, promotion des sports & loisirs, promotion du tourisme et gestion des flux touristiques, en particulier en tentant d'assurer leur bonne répartition dans tout le secteur. Parmi les objectifs saillants des opérations de régénération prévues, soulignons la volonté de changer l'image du fleuve, perçu jusque lors comme une barrière, pour qu'il devienne un atout, en renforçant les liens entre des secteurs-clés de part et d'autre de la Tamise, transformant ainsi le South Bank en une véritable centralité – la *South central*, prête à accueillir des activités de loisirs et de tourisme ; et la volonté de travailler en partenariat avec les résidents, les commerçants et les communautés au sein large de façon à leur garantir l'accès aux retombées de ces opérations de régénération, qui ont démarré dès 1995 pour atteindre leur point culminant avec les préparations pour l'accueil des Jeux Olympiques en 2012. La *Cross River Partnership* a mandaté une étude pour accompagner les transformations du *South Bank* par la mesure chiffrée des effets économiques des nouvelles infrastructures. Les résultats de cette évaluation montrent clairement les retombées positives du tourisme et des loisirs dans le secteur suite aux améliorations conséquentes de sa marchabilité. A titre d'exemple, en 2003, rien que pour le secteur de Cross River, le tourisme générait au total 2.6 milliards de revenus et assurait le maintien de 53 000 emplois (dont 17 000 dans le seul secteur de la restauration), avec un équivalent de 83 millions de journées de visite cumulées sur cette seule année.

¹³⁷ L'étude *Walking Over Water* commandée à la fin des années 1990 par la *Cross River Partnership* a pu lister des améliorations à apporter aux aménagements de part et d'autre de la Tamise. Elle a débouché, entre autres, sur la refonte substantielle d'un tronçon de quai qui se limitait à un étroit chemin de service dont les vues du fleuve étaient souvent obstruées en ce qui est désormais devenue la Riverside Walk, une promenade très populaire reliant la Tate Modern et le Pont de Southwark. Elle a également permis les importantes actions de désenclavement de la Tamise, d'une part, avec la création des nouveaux ponts : le Millenium Bridge, bien sûr, mais aussi les trois Golden Jubilee Bridges ; et, d'autre part, avec la création de nouveaux pontons : les Blackfriars Millenium, Tower Millenium et Waterloo Millenium Piers en 2000, suivis des Millenium Piers de Westminster en 2002 et Millbank en 2003.

dynamique forte contribue à « relancer la machine » de la marchabilité. La fonction symbolique de ces aménagements est au moins aussi importante que leur fonction instrumentale, car ces opérations visent *in fine* à conférer plus de visibilité aux marcheurs. Et ceux-ci apprécient. Ces ponts sont devenus en eux-mêmes des objets d'attraction, étant aussi arpentés et photographiés que les attractions touristiques traditionnellement visitées à Londres et à Bilbao. Plus important encore, ils ont été adoptés très rapidement par la population autochtone, qui a modifié largement ses habitudes pour incorporer ces nouveaux itinéraires marchables dans leurs parcours quotidiens. En facilitant les « pas de côté » et le passage d'une rive à l'autre, ces ponts assurent une continuité (Hillman, 2001) qui était auparavant inexistante. Ils fonctionnent à la manière d'agrafes urbaines (Pech, 2009), puisqu'ils créent de nouvelles options rapides en surface pour relier les quartiers de part et d'autre, respectivement, de la Tamise et du Nervión. Ils facilitent aussi l'usage des transports publics. A Londres, ce sont ainsi les stations du métro qui se voient rapprochées, alors qu'elles restaient auparavant injoignables, si ce n'est au prix d'immenses détours par le réseau souterrain. En augmentant l'accessibilité et la valeur ajoutée des lieux de culture, de loisirs et de restauration qui se trouvent de part et d'autre de la Tamise, les trois nouveaux ponts piétonniers construits depuis 2000 facilitent les processus de latéralisation propres à la marche sur tout le secteur de South Central. De même, à Abandoibarra, les deux nouvelles passerelles sur le Nervión et les travaux de rénovation piétonnière des autres ponts à circulation mixte ont permis de mieux relier les attracteurs culturels et de loisirs de l'Ensanche à ceux de Bilbao la Vieja, et ont renforcé l'usage du tramway, devenu plus accessible avec le rapprochement des deux rives.



Figure 144 - Le nombre de nouvelles passerelles et ponts à usage exclusivement piéton peut être considéré comme un indicateur de l'importance octroyée aux politiques de promotion de la marche en milieu urbain, et notamment à une volonté de mieux coudre les territoires en ayant recours à des agrafes urbaines (Pech, 2009) qui facilitent les mouvements piétonniers. Cette carte représente les ponts et passerelles à usage piéton construits en Europe depuis 1990. A ce jour, ce projet collaboratif que nous avons initié au sein du Centre de Transports de l'EPFL a pu identifier plus de 260 ouvrages d'art construits en l'espace d'à peine vingt ans. Cette liste est loin d'être exhaustive et ne mentionne pas les ouvrages à vocation mixte. Néanmoins, le nombre important d'ouvrages et l'extension spatiale considérable du phénomène permettent de prendre la mesure de l'ampleur que prend la prise en considération de la marche au sein des politiques urbaines dans toute l'Europe, que nous voyons ici se traduire concrètement par des investissements des collectivités publiques dans la construction d'agrafes urbaines.

Source : <http://maps.google.ch/maps/ms?authuser=0&vps=2&hl=fr&ie=UTF8&oe=UTF8&msa=0&msid=212745420107255183417.0004a5e4c06f1aef6a514>

Un développement urbain ultérieur qui ne fait pas justice à l'« effet cathédrale » du Guggenheim

A Bilbao, certaines voix s'élèvent, cependant, pour mettre en garde contre les développements que le Guggenheim entraîne dans son sillage, qui ne sont pas toujours à la hauteur du démarrage singulier de la dynamique de la nouvelle métropole culturelle. Frédéric Edelmann, journaliste au Monde et critique d'architecture, ne manque pas de saluer la qualité des espaces publics et le caractère performant des infrastructures de transport, mais pointe aussi le doigt sur le risque de surenchère : « Les grands choix architecturaux me semblent parfois plus contestables, comme s'il était difficile de gérer l'après-Guggenheim : hors des « fosteritos » et des architectures quotidiennes, souvent d'excellente qualité, la brique aidant, ce qui se construit de neuf n'est pas toujours à la hauteur du talent espagnol » (Masbouni, 2001, p. 111). Edelmann s'insurge notamment contre la pesanteur du plan de développement du secteur d'Abandoibarra, notamment les opérations autour de la nouvelle place Euskadi. Ces opérations surchargent le site et banalisent l'environnement du Guggenheim, qui perd dès lors son effet cathédrale induit par le paradoxe « d'être à la fois ancré dans la ville et isolé », alors que pour maintenir un tel effet il nécessiterait plutôt un aménagement subtil de ses alentours. Nous rejoignons cette opinion en ce qui concerne notamment l'adjonction de la tour Iberdrola, qui vient « mordre » de manière disproportionnée sur la toile de fond des montagnes qui encadrent le Guggenheim avec pudeur. Nous y reviendrons plus loin lorsque nous analyserons en détail chacune de ces opérations.

DES TERRAINS CONTRASTÉS POUR UNE AGGLOMÉRATION MARCHABLE

Dans cette section nous rapportons les analyses que nous avons produites de trois terrains qui ont fait l'objet des premières opérations de régénération urbaine : Ametzola, Abandoibarra et Barakaldo. Nous avons étudié ces trois sites de manière approfondie car ils nous ont semblé, chacun à sa manière, emblématiques du processus de transformation de Bilbao en une agglomération marchable.

Pour chacun de ces sites, nous décrirons tout d'abord sa localisation spatiale et son insertion dans le contexte urbain environnant. Puis nous situerons l'émergence du projet urbain dans son contexte historique, les enjeux socio-spatiaux auquel il doit faire face et les points forts de sa conception et de sa réalisation. Pour finir, nous compléterons l'analyse par une série de planches photographiques décrivant les principales typologies d'usages observés sur le terrain, en mettant en évidence les appropriations ou les éventuels détournements qu'en font les citoyens marcheurs.

Nous montrerons en particulier comment, au sein de la Métropole de Bilbao, une même attention à la qualité des espaces publics est portée à la transformation du centre-ville, avec l'opération d'Abandoibarra, autant que dans des tissus plus périphériques avec les opérations d'Ametzola et Barakaldo. Partout, l'on a cherché à composer de nouvelles centralités qui structurent les espaces. Partout, l'on a cherché à minimiser les coupures linéaires et surfaciques en créant de nouvelles agrafes urbaines (Pech, 2009) qui mettent du liant entre les quartiers. Partout, l'on a cherché à augmenter fortement le degré de marchabilité, en appliquant le principe d'équivalence qui veut qu'une ville marchable est une ville où il fait bon vivre.

Les opérations menées à Bilbao constituent ainsi un projet urbain d'une ampleur sans précédent en ce qui concerne la mise en œuvre d'une politique de promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération. Une telle gamme de réalisations en un temps aussi court, à peine vingt ans, ne s'est pas faite sans quelques incohérences et quelques faux pas, que nous avons dûment pointé lors de nos analyses de terrain. Cependant, nous devons garder de Bilbao l'image d'une ville-région qui a su se dépasser et concrétiser sa vision d'avenir : un avenir qui passe par la marche.

Ametzola, une première opération rapide pour gagner en crédibilité

Cette zone proche du centre constituait auparavant une coupure surfacique de taille, puisqu'elle était occupée par trois gares de marchandises. La libération des terrains de la gare de marchandises a ainsi pu rapprocher, par l'intermédiaire de cette opération, deux quartiers qui s'ignoraient.

Réhabilitée pour un budget global de 36 millions d'Euros, elle a été rendue à la vie résidentielle, avec un ensemble de logements sociaux construits par des promoteurs privés et disposés autour d'un immense parc urbain de 36 000 m². Celui-ci a été conçu par Javier López Chollet, qui a également plus tard conçu le Parc de la Ribera à Abandoibarra. Il vainc en douceur la pente nord-sud et se prolonge vers le sud-ouest au-delà de la coupure introduite par l'Avenue Gordoniz, reliant ainsi ces quartiers.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

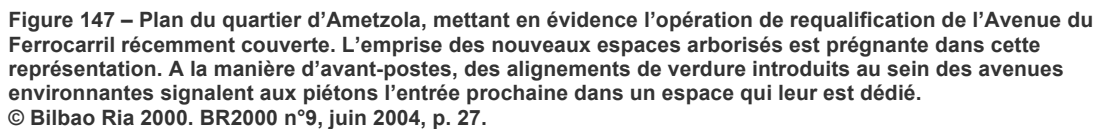


Figure 145 - Évolution du site requalifié d'Ametzola en 1992, 2004 et 2008.
Source: Bilbao Ria 2000.

La couverture des voies ferrées a également permis d'éliminer la coupure linéaire qu'elles représentaient. La nouvelle Avenue du Ferrocarril devient ainsi le plus grand boulevard urbain de Bilbao, une nouvelle agraffe urbaine pour rétablir le lien avec la ville, offrant une accessibilité piétonne accrue à l'Ensanche depuis les quartiers populaires du Sud (Masbouni, 2001, p. 62).



Figure 146 – Vue aérienne du quartier d'Ametzola, mettant en évidence le parc et sa nouvelle extension vers le sud-ouest au-delà de l'Avenue Gordoniz, les tours de logements de l'opération immobilière à l'origine de ce développement, la nouvelle gare d'Ametzola et l'Avenue du Ferrocarril récemment couverte. L'on distingue en particulier les nouveaux espaces arborisés, très généreux, gagnés en faveur du piéton.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°11, juin 2005, p. 25.



On a souvent reproché à cette première opération urbanistique un manque d'ambition esthétique et architecturale. Nos propres travaux de terrain confirment cette critique tout en la nuancent. Il nous faut, en effet, mettre en évidence les fortes appropriations habitantes des espaces publics nouvellement créés, tant en ce qui concerne l'immense parc d'Ametzola que les aires de jeux aux dimensions plus intimes disséminées au sein des espaces interstitiels entre les immeubles. Certes, les matériaux ne sont pas aussi nobles qu'à Abandoibarra. Certes, les tours sont des vestiges anachroniques d'une architecture datée, qui avait déjà montré ses limites ailleurs en Europe à l'époque où cette opération a été lancée. Nous ne pouvons en revanche que souligner la grande audace de construire *ex nihilo* un parc urbain de cette ampleur dans une ville déjà dense où l'option la plus simple aurait simplement été de continuer à densifier.

Paolo Otaola reconnaît la relative absence de qualité d'Ametzola, en comparaison de ce qui a pu se faire ultérieurement : « tout projet met en œuvre trois facteurs, impossibles à satisfaire conjointement : temps, argent et qualité. La qualité est évidemment notre objectif essentiel mais nous débutions dans un contexte de crise dramatique, sans moyens ni culture d'opération. L'argent et la crédibilité qui nous faisaient

défaut étaient essentiels, ce qui a rendu décisive la question du temps : créer rapidement, pour asseoir notre crédibilité et permettre les investissements des phases suivantes. Le manque d'audace sur la qualité reste cependant mon regret majeur. Par exemple, ne pas avoir lancé plus de projets à risques, travaillé davantage avec des artistes¹³⁸ » (Masbouni, 2001, p. 54).

Abandoibarra : une centralité phare pour la marchabilité

L'urbanisation n'est pas uniquement configuration spatiale. C'est surtout un état d'esprit.

Julien Damon

Après avoir tourné le dos à la Ria, Bilbao découvre avec le projet de revitalisation de ses friches industrielles un extraordinaire potentiel qui fera de ce secteur d'Abandoibarra le territoire le plus qualifié et le plus structurant de la Métropole. Les zones portuaires deviennent des parcs, les quais se transforment en promenades et les terrains industriels en nouveau centre, et la ville peut enfin construire les ponts que la navigation interdisait jusqu'alors (Masbouni, 2001, p. 38).

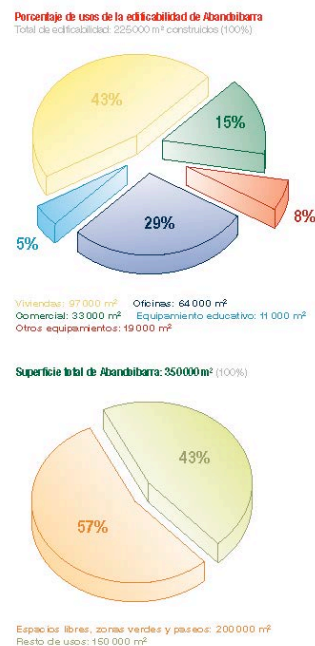


Figure 148 – La comparaison du pourcentage d'espaces libres (57%) versus les espaces urbanisés (43%) montre clairement que les premiers sont largement favorisés. Autre point favorable à une appropriation des rives, les usages de proximité permis par une répartition immobilière clairement tournée vers le résidentiel (43%), qui prime sur les bureaux (29%), le commerce (15%) et les autres fonctions.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°18, décembre 2008, p. 39.

¹³⁸ La collaboration avec des artistes a en revanche, par la suite, été recherchée de manière régulière, tant pour Abandoibarra, qui a bénéficié des interventions artistiques sur le Paseo de la Memoria, que pour les diverses gares de la *Variante Sur*, et encore pour Barakaldo, dont le traitement paysager de grande qualité est complété par des interventions artistiques ponctuelles.

Commencée en 1996 et achevée en 2004, Abandoibarra a été l'opération vitrine de tout le projet de régénération métropolitain. L'investissement engagé dans l'ensemble du chantier se monte à 25 millions d'euros, dont 12,6 millions ont été apportés par l'Union Européenne par l'intermédiaire du FEDER (BR 2000, n°7, mai-octobre 2003, p. 12). Ces 35 hectares stratégiques ont été appelés à accueillir, à chacune de leurs extrémités, les deux institutions culturelles phares de la nouvelle Bilbao : le Musée Guggenheim et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna. Entre ces deux attracteurs majeurs, qui fonctionnent comme têtes de pont, se déploie un nouveau centre d'affaires, doublé d'un nouveau quartier de loisirs et de culture. Les espaces publics n'y sont pas en reste, puisque sur ces 35 hectares, 20 restent libres de toute construction et seront affectés à des parcs et promenades qui encerclent les deux institutions culturelles.

Malgré les écueils qu'ont pu connaître sa planification et ses réalisations architecturales, Abandoibarra vaut le détour surtout pour ses espaces publics. Ce sont finalement ces réalisations-là qui nous importent le plus, puisque ce sont elles qui renforcent au premier chef la marchabilité du secteur. De ce point de vue, Abandoibarra force l'admiration, à la fois par le parti pris courageux de conserver la majorité du site libre de constructions et de la dédier plutôt à des vocations de loisirs, et par la grande qualité de traitement de ces nouveaux espaces publics phares à l'échelle de l'agglomération.

Le haut degré de marchabilité de tout le secteur doit son succès à la continuité des *Paseos* le long des deux rives ainsi qu'à la perméabilité introduite par les nombreuses agraphes urbaines (Pech, 2009) venues renforcer les possibilités de traversée piétonne de la Ria. Ce ne sont pas moins de deux nouvelles passerelles piétonnes, Zubizuri et Pedro Arrupe, auxquelles s'ajoutent la couverture bleue de la section piétonne qui confère un caractère si singulier au nouveau pont routier Euskalduna, ainsi que les divers aménagements piétonniers améliorant les ponts déjà existants, notamment le pont de Deusto et le pont Del Ayuntamiento.

Une planification heurtée qui souffre de sa démesure

Le concours international organisé en 1993 est peut-être survenu trop précocement. A cette époque, Bilbao se cherche encore une nouvelle identité et son renouveau reste de l'ordre du pari pour tous les acteurs, fraîchement impliqués et peu expérimentés. Ce concours confie la planification de l'opération de requalification d'Abandoibarra à César Pelli, architecte américain réputé pour le Battery Park de New York et les Docklands de Londres. Si le Battery Park est à maints égards une réussite, les Docklands londoniennes restent peu intégrées au tissu du reste de l'agglomération et pèchent par leur démesure. Nous pouvons relever à Bilbao cette même démesure et le subséquent manque d'intégration du plan de Pelli, que les corrections successives n'ont pas complètement réussi à gommer. Son plan a en effet connu divers avatars : « retravaillé pour mieux répondre au marché immobilier (moins de bureaux, plus de logements), amendé par Bilbao Ria 2000 qui souhaitait un travail plus marqué de l'espace public, suspendu au moment de la crise qui a secoué le projet après les élections de 1996 et le changement de gouvernement à Madrid » (Masbouni, 2001, p. 58).

Si le concept central de Pelli, qui est de concevoir Abandoibarra comme une extension de l'Ensanche, peut à première vue faire sens, sa manière de réaliser cette extension prête le flanc à la critique, puisqu'elle rentre en rupture avec la maille orthogonale de l'extension du XIX^e siècle pour adopter un motif surdimensionné où la « mixité » des fonctions s'ordonne verticalement au sein de plusieurs bâtiments de haut gabarit autour d'une immense place ovale : « en guise de signal, une tour (où seront rassemblés les services de la Diputación Foral, 800 logements et des bureaux), plusieurs hôtels de luxe et un centre commercial » (Masbouni, 2001, p. 60). Ce secteur accueille, en sus, des bâtiments publics (la nouvelle bibliothèque de l'Université de Deusto et un amphithéâtre). César Pelli doit donc revoir à multiples reprises sa copie pour répondre aux critiques des riverains ou des commerçants. Malgré ses nombreuses modifications, force est de constater que le plan de Pelli reste toujours défectueux à l'épreuve de sa réalisation.

La Place Euskadi, un nouveau cœur de ville qui rate sa mission vitale

La nouvelle Place de Euskadi reste à nos yeux la réalisation la plus contestable de toute l'opération d'Abandoibarra, tant par la démesure de son échelle, que par la relative pauvreté des opérations urbanistiques qu'elle a entraîné dans son sillage. A l'objectif affiché de devenir le nouveau lien entre « le Bilbao de toujours » de l'Ensanche et le nouveau Bilbao d'Abandoibarra, qui semble pourtant bien lisible dans les plans, nous devons ici opposer un constat d'échec, qui provient, selon notre analyse, d'une inadéquation brutale entre la forme et le fond, entre l'échelle urbanistique choisie et celle des usages quotidiens des citoyens marcheurs.

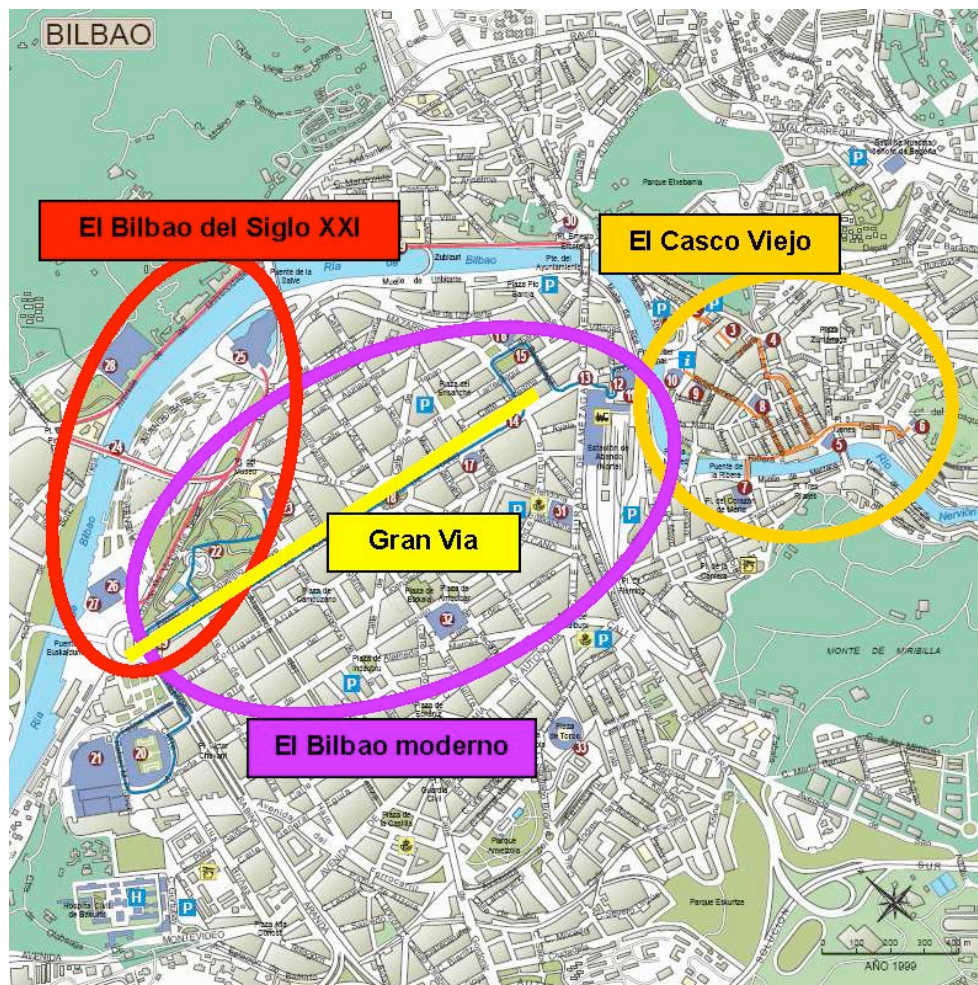


Figure 149 - Vision de la continuité programmée entre la ville historique du Casco Viejo, la ville moderne del Ensanche et la ville du XXIe siècle d'Abandoibarra. La logique de cette continuité a été mise à mal par le maillon faible que représente la réalisation de la Place d'Euskadi, nœud vital pour opérer la transition entre l'Ensanche et Abandoibarra.

© Hervé et al. (2008). Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports, p. 7.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 150 – Vue aérienne du site d'Abandoibarra en friche. L'on perçoit clairement en arrière-plan la nette coupure linéaire introduite par la voie rapide Agirre Lehendakariaren Etorbidea, qui coupe la ville en deux tissus urbains distincts : à l'est, la maille orthogonale serrée de l'Ensanche, à l'ouest le parc Dona Casilda Iturrizar.

© Bilbao Ria 2000. Présentation powerpoint de J. Alayo (2008), « L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao ».

La forte rupture dans la maille urbaine que représente la pénétrante Agirre Lehendakariaren Etorbidea n'a, à notre avis, pas été traitée à la hauteur de ses enjeux pour la marchabilité de toute la ville. Plutôt que de considérer son déclassement en boulevard urbain et de profiter de cette requalification du réseau viaire pour structurer autrement tout le secteur, ce qui aurait été la marque d'un choix assumé en faveur de la ville multimodale où priment les métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 : Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010), le choix de l'urbanisation a plutôt suivi la démesure de l'infrastructure routière, qui est conservée, et c'est le développement de tout le secteur qui finalement en pâtit.

L'échelle piétonne, si bien réussie ailleurs à Bilbao, trouve ainsi sa limite dans la Place d'Euskadi et ses opérations de requalification urbaine. Le langage adopté à sa réalisation est celui de la rupture, plutôt que celui du lien prôné lors de sa planification. Bilbao possède, bien entendu, d'autres places imposantes, à l'instar de la Place Moyúa, dont la Place Euskadi s'inspire directement, ou encore de la Place Indautxu ou de la Place Zabaltzu. Cependant, le fort degré d'intégration dans le tissu urbain environnant de ces places plus anciennes facilite grandement leur traversée par le piéton. Les choix volumétriques faits pour l'urbanisation aux alentours de la nouvelle Place d'Euskadi font qu'un tel équilibre ne sera en revanche pas possible.



Figure 151 – Plan de la nouvelle Place d'Euskadi. Si l'espace public peut séduire par ses allures de parc urbain, il ne parvient pas à faire oublier son statut de rond-point surdimensionné. Les nombreux passages-piétons attestent d'une volonté de mitiger des flux de trafic importants en favorisant l'axe piétonnier nord-sud entre la Ria et l'Ensanche, assurant une continuité directe avec la Passerelle Pedro Arrupe. Mais qui dit passages-piétons dit trafic et ici les flux resteront complexes à gérer, au détriment des marcheurs.
© Bilbao Ria 2000. BR2000, n°14, p. 7.

Le palmarès du porte-à-faux en termes d'urbanité revient sans doute à la nouvelle tour Iberdrola. Celle qui se veut la nouvelle « icône » de Bilbao reste tout à fait insipide, si on la compare à des tours du même genre qui se veulent un « signal » urbain icônique, comme par exemple le Gherkin de Norman Foster à Londres ou la tour Agbar de Jean Nouvel à Barcelone. Elle ne réussit *in fine* qu'à défigurer le paysage urbain, en juxtaposant un arrière-plan qui porte la contradiction à une composition qui se révélait pourtant jusque-là de très haute qualité, portée par le projet phare du Guggenheim, auquel faisaient contrepoint les grands paysages collineux qui se découpaient dans la distance. Désormais, la nouvelle verticalité introduit une rupture forte avec ces lignes de force paysagères qui montaient par paliers progressifs entre la Ria et les montagnes et que Frank Gehry avait su judicieusement respecter avec la volumétrie tout en finesse du Guggenheim.

Au-delà de la perte de ces repères naturels causée par l'introduction de la nouvelle tour et qu'elle-même ne parvient pas à combler, le plus regrettable reste, pour les piétons, la perte de continuité visuelle avec la Ria pourtant toute proche, introduite par l'opacité volumétrique d'une série de nouveaux bâtiments assez imposants, et surtout l'incompatibilité de l'échelle du nouveau réseau viaire avec l'échelle piétonne.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

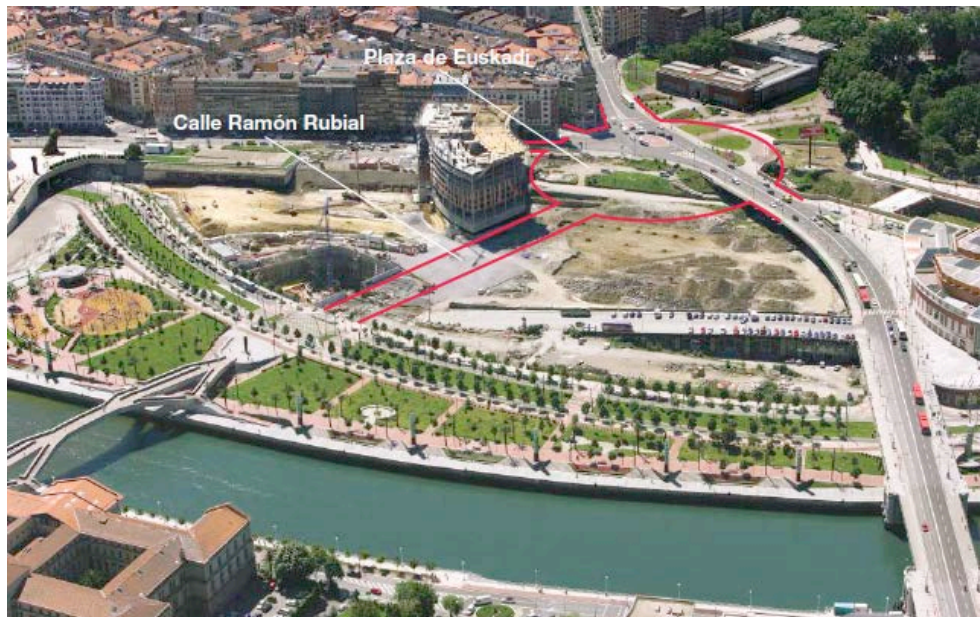


Figure 152 – Photomontage montrant l'emprise future de la Place d'Euskadi et de la Calle Ramón Rubial. Nous pouvons remarquer la nette rupture dans le tissu urbain avec l'Ensanche au sud-est (coin supérieur gauche de la photo).

© Bilbao Ria 2000. BR2000, n°13, p. 12.

Cela nous semble d'autant plus regrettable que cette opération a été réalisée *ex nihilo* sur un site totalement vierge d'infrastructures, qui offrait une grande marge de manœuvre pour créer une ville favorable au piéton. La fenêtre d'opportunité qui était ainsi offerte pour renforcer les métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand, 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) dans ce secteur et lier Abandoibarra au reste de la ville a donc été perdue, pour un résultat mitigé qui au final ne parvient pas à convaincre quant à sa valeur ajoutée pour l'urbanité.

Un parc linéaire qui convainc par ses multiples appropriations

Le parc de Ribera constitue un espace public linéaire qui structure tout le nouveau secteur d'Abandoibarra. Javier López Chollet y a conçu une promenade le long de l'eau, intégrée au circuit piétonnier qui longe la Ría jusqu'au pont del Ayuntamiento. Cette « façade de Abandoibarra », tout en longueur, est rythmée par des grands palmiers et par des lampadaires hauts de 12 mètres, « afin que le parc soit perçu de la même façon de jour comme de nuit », comme le souhaite son concepteur. Leurs emplacements sont judicieusement choisis pour augmenter la perméabilité. En effet, ils s'alignent dans la perspective de chemins qui multiplient les liens avec la ville. Ce parc linéaire le long de la berge est composé d'une large avenue plantée qui associe la circulation des voitures à celle des piétons et du tramway. En amont du Guggenheim, cette promenade verte prend le nom de Paseo Ubiritarte, en aval ceux de Paseo de la Memoria ou encore Paseo de Abandoibarra.

Le parc linéaire ainsi que l'extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar comptent tous les deux parmi les réalisations les plus populaires et les plus aimées des usagers. Ainsi les sondages auprès des habitants

jugent l'opération d'Abandoibarra comme la plus intéressante du projet, avant même le métro et le Guggenheim (Masbouni, 2001, p. 38). Ce n'est d'une certaine manière pas étonnant, au vu de la qualité d'agrément et des nombreuses possibilités d'appropriation que ces nouveaux espaces publics offrent à la population dans son ensemble, contrairement à une architecture de prestige (celle du Guggenheim, dont l'usage n'est ni immédiat ni appropriable par le plus grand nombre), ou encore à une architecture du quotidien (celle du métro, qui, pour esthétique qu'elle soit, n'en reste pas moins appropriable essentiellement sous l'angle fonctionnel liée à sa fonction première de transit).

Un parcours piéton ponctué par des interventions artistiques

Pour valoriser le nouvel espace urbain entre les deux attracteurs majeurs qui sont le Musée Guggenheim et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna, un parcours piéton a été conçu à travers le parc de Ribera. Baptisé Paseo de la Memoria, il est ponctué par six interventions artistiques qui renforcent le caractère singulier de chacun des secteurs traversés et rappellent la mémoire industrielle et navale des lieux. Cette opération de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho, à paraître) rythme le parcours entre les deux têtes de pont avec une série de souffles, qui sont autant de prises qui confèrent du sens et des repères au chemin arpenté par les marcheurs (pour la description détaillée des souffles et des prises, nous renvoyons le lecteur au chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II).

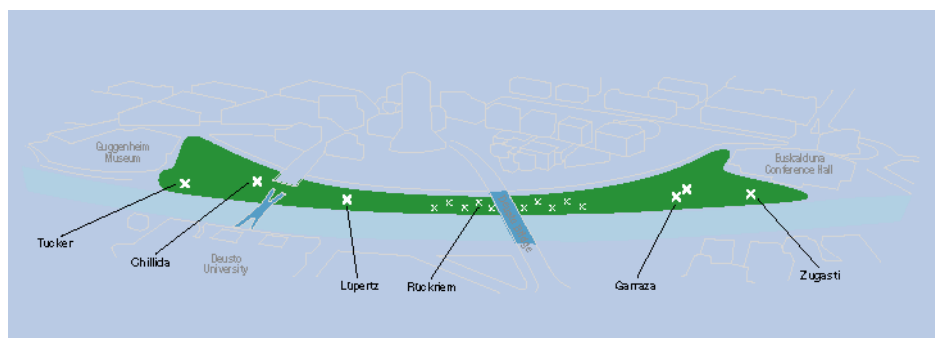


Figure 153 - Six artistes ont été appelés à ponctuer de leurs œuvres le parc linéaire de la Ria.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 02, p. 13.

Un concours restreint a permis de faire côtoyer les œuvres de deux artistes basques – Ángel Garraza et José Zugasti, et celles de quatre artistes de renommée internationale – Chillida, Markus Lupertz, William Tucker et Ulrich Rückriem.



Figure 154 – Cette œuvre de Angel Garraza, intitulée « Sitios y lugares» (lieux et places), est installée à l'extrémité Ouest du parc de Ribera. Elle reprend la figure ancestrale de deux « kaikus », des bols typiques de la tradition céramique basque.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 2002, p. 12.

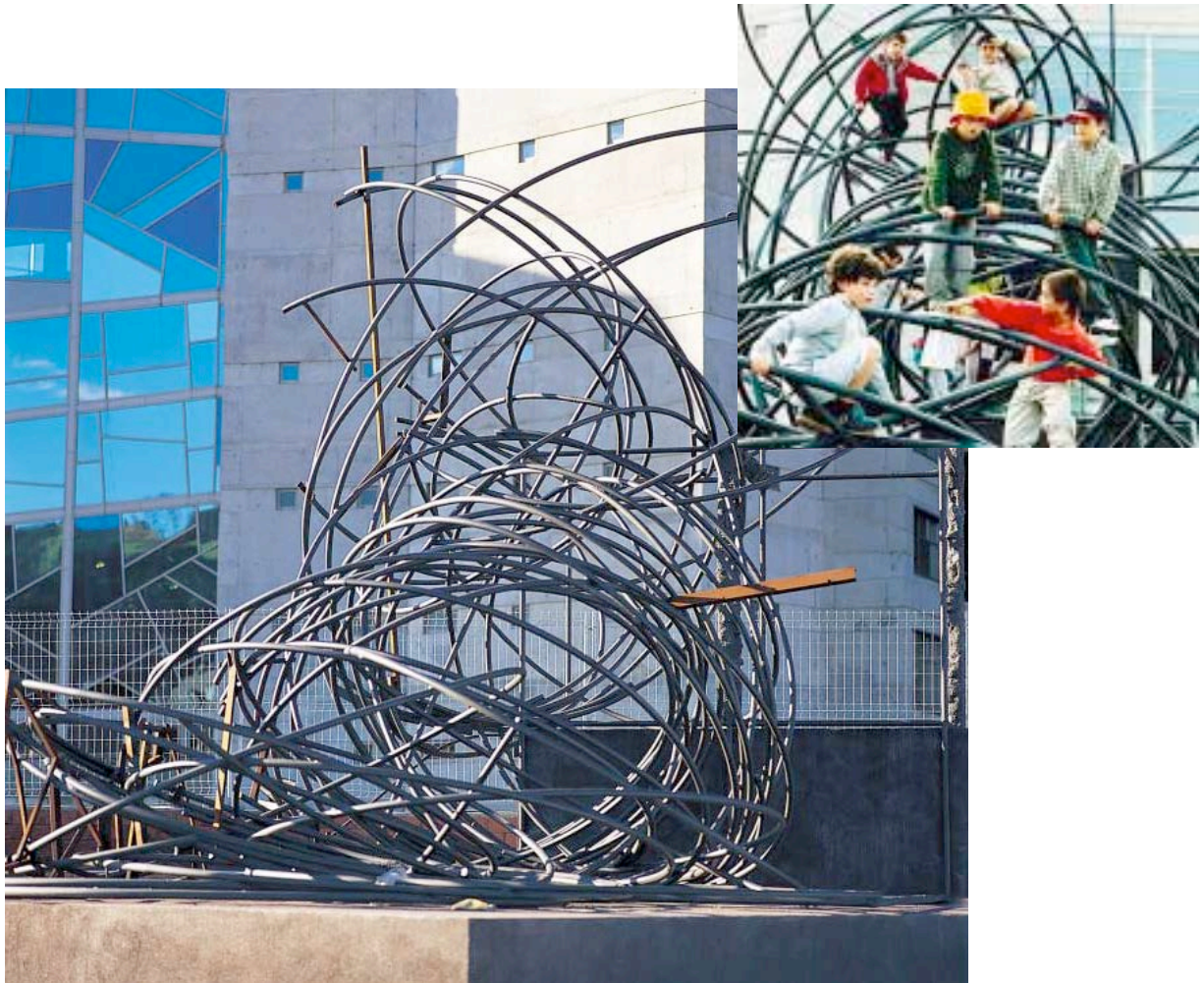


Figure 155 – Cette œuvre de José Zugasti, intitulée « A la deriva », est installée face au Palais des Congrès et de la Musique et rappelle le passé industriel du site et le travail du métal qui était accompli par ses chantiers navals.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°5, mai-octobre 2002, p. 13.

Pour José Zugasti, le fait d'intégrer une œuvre d'art au sein d'un parcours pédestre offre une excellente opportunité d'être vu et reconnu dans son travail artistique. « Que la sculpture soit intéressante – et même lorsqu'elle ne l'est pas – elle est tout de même appréciée. L'important dans ce cas n'est pas de comprendre ce que cela veut dire, mais de s'interroger sur ce que cela nous apporte comme message » (BR2000, n°5, juin 2006, p. 13). Ce dispositif fait parfois l'objet d'appropriations par les enfants, lors de jours de fêtes et manifestations dans le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 156 – Les œuvres des artistes basques, installées en premier, ont reçu leurs contreparties en provenance de l'étranger en 2003, complétant ainsi le parcours de sculptures du Parc de Ribera. De gauche à droite et de haut en bas : « Judith », de Markus Lüpertz, est une représentation de l'une des héroïnes bibliques dans le langage néo-expressionniste caractéristique de cet artiste allemand. « 11 pièces (Untitled) » est un itinéraire de dalles en granit « Bleu de Vire » conçu par Ulrich Rückriem. Maia, sculpture conçue de ses propres mains par William Tucker, est une évocation en bronze de la femme et de la terre comme sources de vie. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°7, mai-octobre 2003, p. 18.

Des itinéraires marchables renforcés par une signalétique appropriée

Une signalétique appropriée rend les itinéraires piétons dans ce secteur apparents pour les visiteurs, en mettant en évidence le triangle composé par le Musée Guggenheim, le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna et la place San José. Son design sobre et fonctionnel joue sur des couleurs vives et ponctue 16 nœuds d'inflexion au sein du secteur. Il a été conçu par Alberto Corazón pour un budget de 3 millions d'Euros. Il signale non seulement les monuments, mais aussi les espaces publics et les avenues vouées au shopping, au business et aux loisirs. Ce projet pilote sera ensuite étendu à l'ensemble de la ville. Ainsi, un système unifié et cohérent pourra remplacer une miriade de signes actuellement non coordonnés.



Figure 157 – La signalétique rouge et taupe confère une esthétique moderne aux éléments d'orientation piétonne qui jalonnent le secteur central de Bilbao, qui est aussi le plus fréquenté par les touristes.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 32.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le centre commercial Zubiarte

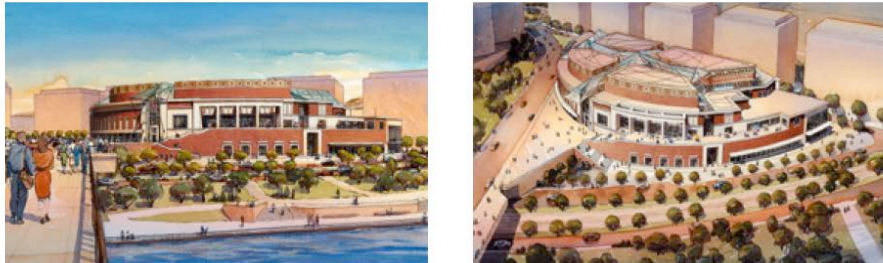


Figure 158 - Vision prospective du centre commercial Zubiarte, qui offre une transition par paliers entre la Ria et le parc de Doña Casilda de Iturrizar.
© Bilbao Ria 2000.

Malgré ces rendus de synthèse engageants, le centre commercial Zubiarte déçoit par une réalisation qui reste de facture médiocre au regard des standards internationaux actuels. En revanche, sa localisation stratégique, à cheval sur différents niveaux, fait qu'il sert d'espace de transition entre la Ria et le Parc Doña Casilda de Iturrizar. Les marcheurs mettent à profit ses multiples accès pour vaincre la pente autant que la coupure surfacique conséquente qu'il introduit. En ce sens, il agit comme une agrafe urbaine (Pech, 2009). C'est là finalement que réside sa plus grande fonctionnalité.

L'extension du parc Doña Casilda de Iturrizar

Le parc de Doña Casilda de Iturrizar, réalisé entre 1912 et 1920 par l'architecte Ricardo Bastida et l'ingénieur agronome Juan de Eguiraun, se trouve au coeur de la ville et constitue le poumon vert le plus apprécié des habitants de Bilbao.

Il s'étend désormais au nord vers Abandoibarra jusqu'à rencontrer la nouvelle Bilbao et offre également une nouvelle liaison est-ouest entre le Musée des Beaux-Arts et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna. Les travaux d'agrandissement ont pu démarrer après la disparition de la station de trains de banlieue Parke-Guggenheim, suite à la translation des voies ferrées sur la *Variante Sur*. L'emprise ainsi libérée offrait un nouveau poumon de respiration à la ville et tout particulièrement à Abandoibarra. BILBAO Ría 2000 a consacré un budget de 10,3 millions d'euros à cette extension qui s'étend sur 30 000 m², dont 18 500 m² consacrés au nouvel espace vert, le reste étant consacré aux nouveaux espaces piétonniers, avec 1 500 mètres linéaires de nouveaux *Paseos* et aux nouveaux espaces urbanisés (immeubles résidentiels, hôtel, centre commercial).



Figure 159 – Vue aérienne de l'extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar, montrant les nouvelles rues piétonnes qui accompagnent l'urbanisation et leurs prolongements vers l'ancien parc au sud, ainsi que vers l'avenue de Abandoibarra à l'ouest, qui abrite le tramway et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°13, juin 2006, p. 7.

Les travaux ne se sont pas limités à l'élargissement du traditionnel « parc aux canards », nom par lequel il est connu localement. L'objectif principal était plutôt de renforcer les liaisons piétonnières entre l'Ensanche et la nouvelle Place Euskadi à l'est et le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna à l'ouest. Pour ce faire, les lignes de force délimitant le nouvel espace ont vu surgir, en sus du sentier qui encerclait l'ancien parc, le Paseo Sánchez Mazas, une nouvelle avenue piétonne nommée Eduardo M^a Victoria de Lecea, qui court devant les nouveaux blocs résidentiels et l'hôtel. Une nouvelle rue, Lehendakari Leizaola, a également été créée. Une série de nouvelles rues perpendiculaires à cette dernière courent entre les nouveaux bâtiments, renforçant encore la perméabilité du nouveau secteur urbanisé, tout en offrant des échappées visuelles qui trouvent leur écho dans le parc lui-même. La perméabilité depuis la rue Lehendakari Leizaola vers le nord est assurée en empruntant le passage piétonnier qui traverse le centre commercial Zubiarte, qui se révèle très performant, du moins pendant les horaires d'ouverture étendus de celui-ci. La nuit, les piétons peuvent emprunter le réseau viaire parallèle qui se situe plus à l'est, vers la Place Euskadi, mais qui implique un détour qui rend cet itinéraire alternatif moins performant pour les piétons.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

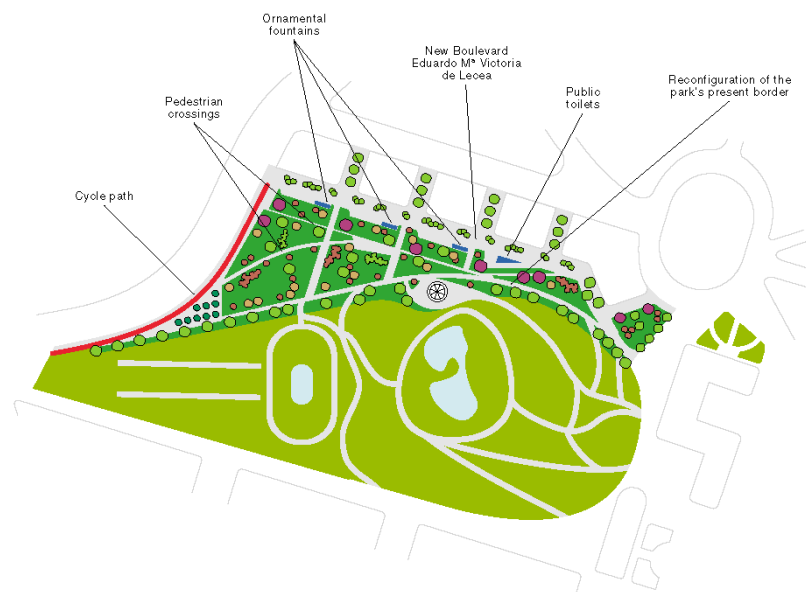


Figure 160 – L’extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar offre un prolongement bienvenu vers la Ria.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°11, juin 2005, p. 10.

Il faut noter l’extrême soin apporté à l’éclairage, qui renforce la fonction de transit que peut exercer le parc en tant qu’agrafe urbaine (Pech, 2009) entre la Ria et le centre-ville situé dans les hauteurs. La pente se négocie plus agréablement en coupant à travers cet espace vert. Ce parti pris renforce ainsi l’une des stratégies de cabotage déjà habituellement prisées par les marcheurs, qui consiste à couper par les parcs. Le fait de renforcer sa perméabilité la nuit envoie clairement aux citoyens le message que cette agrafe urbaine fait réellement partie de la ville et participe de ses rythmicités.



Figure 161 – Vue nocturne de l’extension du parc de Doña Casilda de Iturrizar depuis l’Avenue de Abandoibarra. L’éclairage soigné renforce son rôle d’agrafe urbaine (Pech, 2009) aussi la nuit.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°13, juin 2006, p. 11.

Le Paseo Campo Valentin : résoudre la tension transit-séjour

L'autre berge de la Ria a aussi connu une opération de revitalisation forte des quais, avec la refonte de l'Avenida de las Universidades, qui se voit agrémentée d'une piste cyclable et d'une promenade piétonne entièrement remodelée, le Paseo Campo Valentin. Des bancs placés en retrait de la promenade à intervalles réguliers rythment le parcours et participent du rééquilibrage judicieux entre transit et séjour.

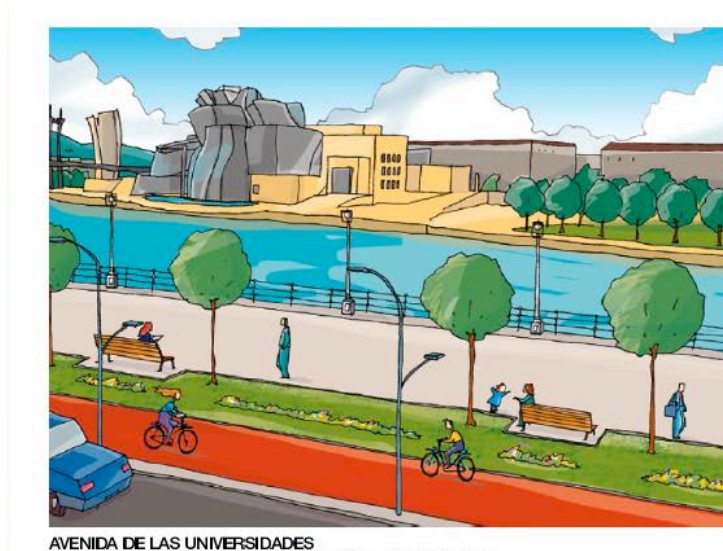


Figure 162 – Pour donner un avant goût de ce que deviendra Bilbao après les travaux conséquents de refonte, Bilbao Ria 2000 emploie une stratégie de communication par les images de synthèse ou les dessins. Ici, une vue prospective du Paseo Campo Valentin, de ses bancs qui rythment la promenade et de la piste cyclable. Le Guggenheim apparaît en contrepoint et donne un sens de l'échelle de ce nouvel espace public. Cette nouvelle répartition de l'espace est favorable aux modes actifs.

© Bilbao Ria 2000.

Barakaldo : les espaces ordinaires de la marchabilité

Ce sont plutôt les banlieues du péricentre à la limite du périurbain qui peuvent faire basculer dans un sens ou dans l'autre l'orientation générale de l'aire urbaine. C'est là que la volonté politique peut le mieux faire sentir ses effets.

Jacques Lévy

Commune voisine de Bilbao et seconde ville de la Bizcaye avec 100 000 habitants, Barakaldo, située sur la rive gauche de la Ria au nord de la ville-centre de l'agglomération, a été le théâtre de deux opérations de régénération urbaine d'envergure, qui y ont été engagées dès 1996. Tout d'abord celle d'un quartier résidentiel en crise qui a connu une importante réhabilitation dans le cadre du programme européen URBAN, puis celle de la reconversion d'une importante friche industrielle, celle du site de Galindo, sur les 50 hectares des anciens Altos Hornos de Bizcaye (Masbouni, 2001, p. 66).

Bilbao Ria 2000 travaille sur ces deux opérations selon les mêmes principes de pragmatisme et de flexibilité que dans Bilbao, mais avec plus de liberté : en l'absence d'un plan général préexistant, elle a porté intégralement le projet, sur des terrains peu contraints, car la plupart appartenaient à la Province de Bizcaye, propriétaire des Altos Hornos, et ont pu de ce fait être intégralement cédés.



Figure 163 - La transformation du site de Galindo (ellipse orange) et de l'un des quartiers centraux de Barakaldo qui fait l'objet du programme Européen de régénération urbaine URBAN (ellipse rouge). Situation avant-après.

Source : Bilbao Ria 2000.

Au total ce sont 500 000 m² reconvertis, dont 200 000 m² en espaces publics. L'offre en logements est également conséquente, avec un total de 2 200 logements sur tout le secteur. Pour compléter la fonction résidentielle, la mixité a été activement recherchée en renforçant également les autres fonctions (centre commercial, centre sportif, zone d'activités économiques, etc.).

La municipalité de Barakaldo a reçu, pour ces deux opérations urbaines majeures, le Prix national « Cumbre de Ciudades » pour la Meilleure Politique Municipale de Rédéfinition des Espaces Urbains (BR2000, n°17, juin 2008, p. 13).

URBAN : un programme européen déclencheur des opérations urbaines

Un premier plan, étudié par Eduardo Leira et José Luis Burgos, a permis de mettre en route le processus et de toucher les fonds européens, élément déclencheur décisif. Sur un budget global de 23 millions d'Euros, le programme Européen URBAN contribue au financement à la hauteur de 10 millions : espaces publics, équipements (un centre social et culturel), actions d'insertion et de formation... La vie des 15 000 habitants du quartier se voit transformée grâce à cette dizaine d'opérations de reconversion menées par de jeunes architectes locaux qui font le pari d'une qualité de vie quotidienne.

La place Pormetxeta

La place Pormetxeta, en construction pendant la période de notre étude de terrain, comportera à terme 26 000 m² d'urbanisation, dont un grand espace public considéré comme un hall urbain de 7 600 m² au-dessus d'un parc de stationnement souterrain. 2 000 m² dédiés aux commerces et à divers équipements publics complètent la mixité du dispositif. La tour sera elle aussi mixte, comportant des logements, des bureaux et des commerces.

Les architectes Javier San Juan, Javier Fresneda et Javier Peña, auteurs du projet de la place et la tour de Pormetxeta, ont gagné le concours Europan VI, l'initiative européenne destinée aux jeunes architectes qui a servi à plusieurs reprises à BILBAO Ría 2000, de plateforme de sélection de certaines équipes pour la réalisation de ses projets de régénération urbaine.

La place del Desierto

Conçue par Eduardo Arroyo avec un budget de 395 millions d'Euros, cette place est un bon exemple de ce que nous avons décrit au mouvement II sous le nom d'espace palimpseste. Elle associe la variété de ses fonctions – jardin, bassin, jeux pour les enfants, promontoire – à une conception architecturale singulière, que l'architecte présente comme une « pixellisation du territoire » (Masbouni, 2001, p. 66).

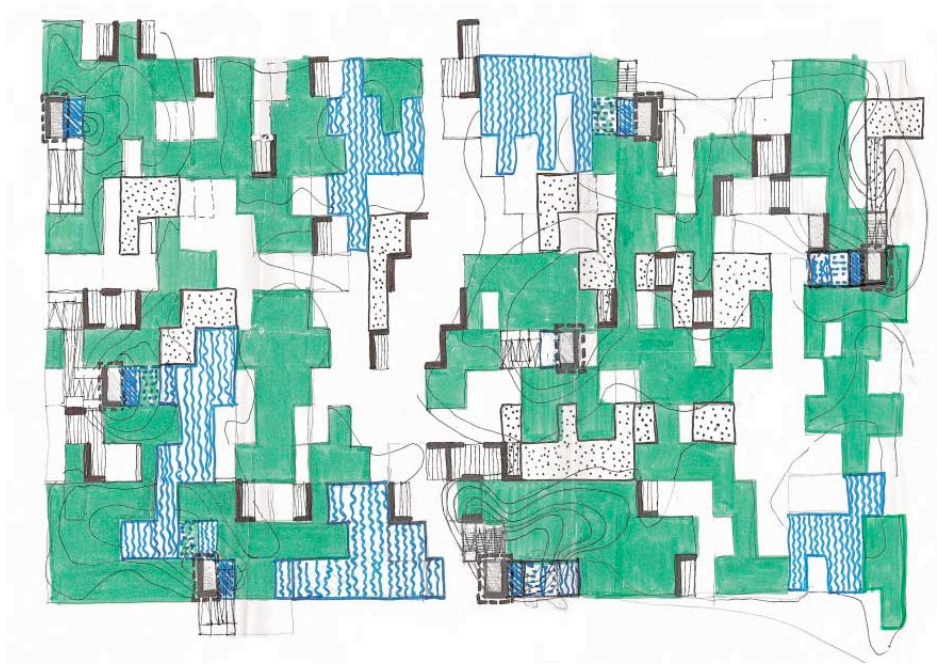


Figure 164 – Le concept de « pixelisation » d'Eduardo Arroyo pour la Place del Desierto.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 27.

La mémoire des lieux est, là encore, fort présente. Pour Eduardo Arroyo, il était clair que son travail allait consister à « ordonner les éléments et les matériaux qui se trouvaient là associés au passé industriel des lieux : des tuyaux et des conduits, des traverses, des mares, des mauvaises herbes, des arbustes sans contrôle... Il y avait donc de l'acier, du bois, de l'eau et de la végétation. Il s'agissait de ne pas perdre le lien avec la mémoire de l'endroit où la place allait se construire » (BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 26).



Figure 165 – Bilbao Ria 2000 a mis la place del Desierto à disposition du public, avant même que les immeubles environnants soient achevés. Elle est ainsi devenue d'emblée une centralité et un nœud de repérage pour les nouveaux habitants, mais aussi pour les citoyens des quartiers environnants.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 25.

La Place del Desierto n'est ni une place, ni un parc, mais elle emprunte au vocabulaire des deux. Ce rectangle de 14 200 m² rassemble, en dépit de sa relativement petite taille, les recoins les plus divers : pour regarder, pour jouer, pour se détendre, pour rêver ou tout simplement, pour se reposer. La place articule ainsi à une échelle intimiste une série de « salons urbains », des espaces de la taille d'une salle de séjour dans une maison, avec des bancs en béton en forme de L. Ces salons urbains forment un prolongement idéal aux immeubles de logement qui l'entourent, tout en permettant une traversée facilitée de ce secteur résidentiel sis entre la gare et la Ria. La place sert en effet de nœud focal aux diverses routes qu'y convergent. Dallés avec de la pierre, du bois et de l'acier, ces recoins aux ambiances changeantes sont ornés d'arbres et d'arbustes de différentes tailles et variétés, qui gardent la chaleur et préservent le secret qui caractérise chacune des diverses parties de la place (BR2000 n°4, novembre 01-avril 02, p. 26). Il est dommage que l'entretien de cet espace, un peu négligé, ne soit pas à la hauteur de sa conception, qui révèle toute sa performativité à l'épreuve des usages que s'y déploient au quotidien. Les habitants se sont bien appropriés la place, tant pour du transit (puisque'elle elle permet la traversée entre la gare et la Ria) que pour du séjour.

La dimension intimiste voulue par l'architecte se retrouve bien dans les usages que nous avons pu observer sur place, qui se répartissent effectivement sur la miriade de petits espaces à disposition : des

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

petits groupes de mamans avec leurs enfants ; des personnes âgées, pour l'essentiel des hommes, seuls ou par groupes de deux ou trois ; quelques pré-adolescents. A l'heure du déjeuner, des actifs des alentours fréquentent le restaurant attendant à la place et sa terrasse couverte, contribuant ainsi à son animation.

Nos observations s'étant déroulées au mois de février, les températures fraîches et l'atmosphère pluvieuse ne permettaient pas un usage prolongé de la place. Nous avons observé surtout des traversées et quelques discussions de relativement courte durée entre voisins qui restaient pour la plupart en position debout en face-à-face à la croisée des chemins. Les bancs étaient parfois utilisés mais là aussi pour des séjours de relativement courte durée.

Galindo

Le quartier de Galindo hérite son nom de l'affluent du Nervión qui rejoint ici la Ria. Sur ses rives se trouve le site des anciens Altos Hornos de Bizcaye, qui bénéficie ainsi d'une situation imprenable au bord de l'eau. Les qualités paysagères du site sont effectivement exceptionnelles, comme nous avons pu nous en rendre compte lors de notre séjour sur le terrain. Ce potentiel reste pourtant relativement inexploité. Pablo Otaola exprime à ce propos son regret de ne pas avoir pu organiser un concours international de paysagistes. Ainsi pour lui, « Barakaldo reste un peu timide, à l'ombre de Bilbao » (Masboungi, 2001, p. 68).

Avec un budget global de 69 millions d'Euros, le nouveau quartier de Galindo comporte malgré tout des réaménagements conséquents et peut s'enorgueillir d'un certain nombre de nouveaux équipements et d'espaces publics. En plus du stade, son équipement majeur, une zone d'activités et un centre sportif polyvalent desservent un nouveau quartier résidentiel comportant 2 200 nouveaux logements (Masboungi, 2001, p. 68).

Le secteur connaît également un remaniement complet de son réseau viaire et se dote en particulier d'un pont piéton et cycliste qui double le pont routier existant. Le pont Rontegui, dont le caractère se résumait auparavant exclusivement à sa fonctionnalité routière, consacre désormais un nouveau pan en bois et en métal aux dimensions généreuses aux piétons et aux cyclistes. Il devient ainsi, à la faveur de ce nouvel aménagement à haute valeur architecturale et au design ambitieux, aussi emblématique que ne le sont les passerelles Zubizuri et Pedro Arrupe à Abandoibarra, au centre de Bilbao.

La réhabilitation des berges a été l'une des principales lignes d'action de BILBAO Ría 2000 en matière de réaménagement urbain pour ce secteur, avec notamment la réhabilitation de la promenade Ribera del Nervión. Site autrefois réservé au chargement et déchargement du minerai, il est aujourd'hui devenu un pôle de loisirs majeur pour ses habitants. La création de nombreux nouveaux espaces publics, dont le parc Lasasarre, qui atténue la coupure que représente la voie ferrée, ainsi que le parc de la Ribera de Galindo, un parc linéaire qui longe la rivière éponyme, ont également contribué de manière décisive au haut niveau de marchabilité que nous avons pu constater dans tout le secteur (BR2000 n°9, juin 2004, p. 14).

La promenade Ribera del Nervión

L'anse de Portu fut pendant de longues années une zone portuaire au service de la plus importante usine sidérurgique du Pays basque. BILBAO Ria 2000 a investi à hauteur de 2,6 millions d'Euros dans la requalification des quais, désormais transformés en une promenade au bord de l'eau. Promeneurs, cyclistes et pêcheurs sont venus remplacer aujourd'hui les grues et les bateaux qui chargeaient le charbon et le minerai de fer pour le compte de la Franco Belga (BR2000 n°14, décembre 2006, pp. 6-9).

Même si la réalisation reste timide, au regard de ce que nous avons pu observer à Abandoibarra, les usagers y ont adhéré en masse, profitant de cette nouvelle continuité pour rejoindre les promenades offertes par la reconversion des parcs de la Ribera de Galindo et Lasasarre, situés au Sud de la Ria.



Figure 166 – Vue aérienne de l'anse de Portu à Barakaldo. Bilbao Ria 2000 a engagé la revitalisation des rives de la Ria avec la réhabilitation de la promenade de la Ribera del Nervión, qui offre une continuité piétonnière entre les quartiers régénérés à Barakaldo par le programme URBAN (ellipse rouge) et le nouveau quartier de Galindo (ellipse orange) sis sur les terrains de la friche industrielle des Altos Hornos de Vizcaya. La marchabilité a également déjà été renforcée vers la gare (étoile rouge) en attendant sa rénovation prochaine, mais elle atteindra son plein potentiel surtout avec la création de la nouvelle place publique de Pormetxeta et sa tour en forme de grue géante (ellipse violette), encore en construction.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 7.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

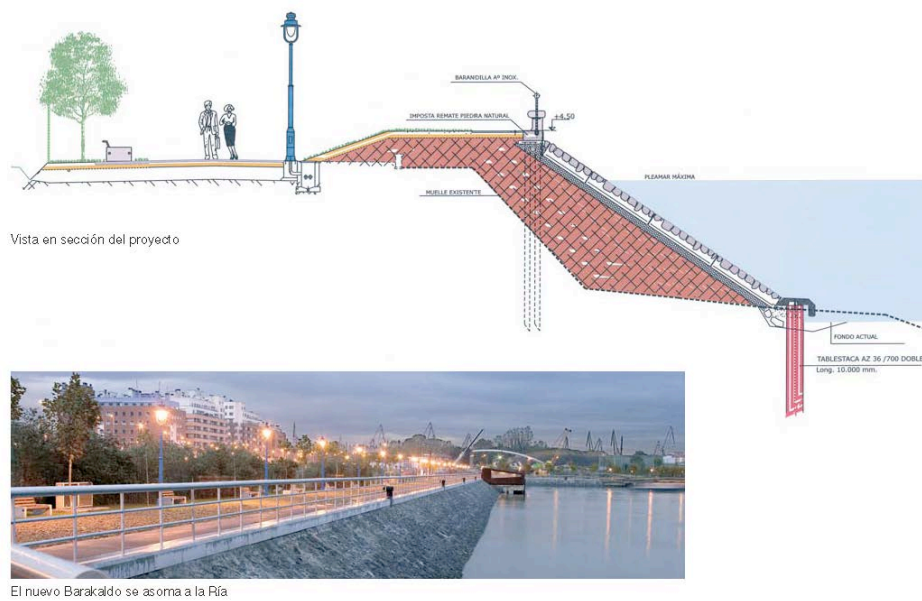


Figure 167 – Coupe transversale et vue de la nouvelle promenade de la Ribera del Nervión.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 8.

Le parc Lasesarre

Le parc Lasesarre occupe une superficie de 16 000 m² pour un budget de 1,8 million d'Euros. Suivant l'exemple de la Place del Desierto qui l'a précédé, la conception paysagère a été spécialement soignée pour que le nouveau parc, en plus d'améliorer la qualité de l'environnement urbain, soit attractif et utile pour les citoyens de n'importe quel âge, à travers la création d'espaces intérieurs destinés à chaque activité.

Sandra Töpfer, Dirk Bertuleit et Iñigo Viar, l'équipe d'architectes chargée de façonner ce nouvel espace vert, a conçu un parc où la différenciation de chaque zone se réalise grâce à l'utilisation de différentes hauteurs. Le projet joue ainsi avec les volumes, en dressant des collines et en affaissant des vallées, là où auparavant l'on n'apercevait qu'un paysage plat.



Figure 168 – Avec ses creux et ses bosses créés pour l'occasion, le parc Lasesarre offre une nouvelle rythmicité à cet immense espace proche de la rivière Galindo, dont la platitude à perte de vue finissait par décourager les marcheurs. Dans ses entrailles se cache habilement un nouveau parc de stationnement souterrain pour desservir ce secteur dont le stationnement en surface a été largement limité.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 12.

Une petite place de forme triangulaire souhaite la bienvenue aux passants qui accèdent au parc par la Calle Murrieta qui lui est attenante. Dans cet espace, sont installés des jeux conviviaux (pétanque, boules, etc.). A partir de là commence une série de dénivellements. Le premier, Le Jardin des Pétales, est une vallée colorée pensée comme un lieu de séjour pour les plus petits et entourée de plantes ornementales et aromatiques. En direction des voies ferroviaires, le terrain monte et la première colline apparaît, qui se compose d'un jardin géométrique conçu comme un lieu de repos. Se profile ensuite la zone principale de jeux du nouveau parc de Lasesarre, qui se situe sur la seconde « vallée » où l'on trouvera les terrains pour les jeux de ballon, séparés par des haies basses et des groupes d'arbres. Enfin, en parallèle aux voies ferrées de la RENFE, on trouve la colline principale, située à une hauteur d'où l'on domine tout le parc. Dans sa partie supérieure, les jeunes disposent de jeux divers et d'une piste de skate. Les différents niveaux du parc communiquent entre eux par des escaliers, des rampes et un chemin zigzagant, dont le béton blanc contraste avec le vert du gazon (BR2000 n°9, juin 2004, p. 13).

Le parc de la Ribera de Galindo

Le parc de la Ribera de Galindo, inauguré début 2006, s'étend sur un couloir de 850 mètres de long construit sur la rive droite, allant de la Calle Murrieta jusqu'au pont rejoignant la ville de Sestao. Cet espace a été réhabilité avec un soin paysager particulièrement réussi pour un budget total de 2,1 millions d'Euros. Nous avons trouvé particulièrement adapté à des usages ordinaires le choix de ses essences, qui privilégie une lecture active du paysage toute l'année et favorise la pratique de la promenade été comme hiver.



Figure 169 – Le parc linéaire de la Ribera de Galindo longe la berge de cet affluent du Nervión sur tout le secteur appelé à connaître une régénération urbaine. Il constitue ainsi une armature névralgique pour les modes actifs, créant de nouveaux liens entre la ville et son front d’eau. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 14.

Ce nouvel espace vert s’articule autour d’une allée piétonne principale de six mètres et demi de largeur, dont les lacets au tracé sinueux cherchent, selon ces concepteurs, à évoquer « le sillage d’une corde agitée dans l’air ». Depuis cette promenade centrale l’on peut, par une série de transitions, accéder au parc situé de part et d’autre. Ce circuit principal est complété par deux autres parcours : une promenade de 2,5 mètres de largeur construite le long de la berge de la rivière Galindo et un deuxième itinéraire secondaire s’entrelaçant avec l’allée principale. La disposition des chemins est conçue de manière à ce que les usagers puissent choisir différents itinéraires, malgré le caractère linéaire de l’espace. Par ailleurs, la piste cyclable, reliée au réseau déjà existant dans la commune, longe en surplomb la rivière et le cheminement piéton qui en épouse le cours, à la manière d’un ancien chemin de halage. Une rampe d’accès longitudinale la sépare de l’allée piétonne. La configuration des allées fait émerger trois espaces piétonniers clairement différenciés. En ce qui concerne les équipements sportifs proprement parler, un circuit à vélos a été construit à proximité des voies ferroviaires de la RENFE. De surcroît, une patinoire et deux pistes de skateboard ont vu le jour près du pont Rontegui. La disposition des jardins fait office de séparation entre ces divers espaces et renforce leur singularité (BR2000 n°9, juin 2004, p. 14 ; BR2000 n°12, décembre 2005, p. 8).

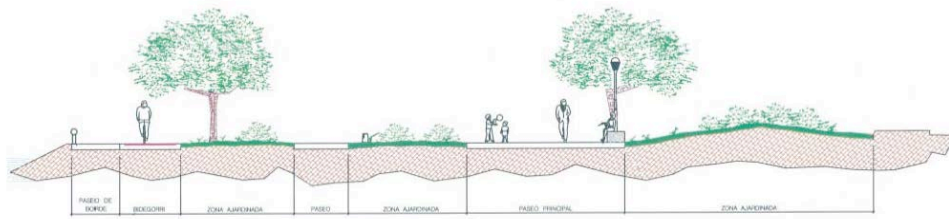


Figure 170 – Coupe transversale montrant les diverses sections du parc linéaire de la Ribera de Galindo. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°9, juin 2004, p. 14.

D'une superficie totale de 20 000 m², la moitié de ce parc-promenade linéaire est vouée à des espaces verts, l'autre moitié à des espaces de circulation. L'équilibre entre transit et séjour est ainsi particulièrement bien réussi, malgré des talus importants qui diminuent par moments la visibilité et la perméabilité entre les diverses sections.

Regroupés sous les arbres et répartis à différents points de la promenade principale, 65 bancs, des fontaines et autres éléments de mobilier urbain ont été installés. S'ils nous semblent suffisants pour déclencher des sociabilités de voisinage, nous pouvons regretter leur relatif manque sur le chemin au bord de l'eau, comblé à certains endroits par les habitants eux-mêmes avec des sièges de fortune. Nous avons ainsi constaté, à notre propre surprise, que regarder passer les trains sur les ponts suspendus est une activité appréciée des habitants et que ceux-ci se réunissent, comme il arrive souvent, « là où ça se passe », c'est-à-dire là où, en l'occurrence, l'environnement était déjà très contraint et il était difficile pour les concepteurs du parc linéaire d'intervenir. C'est dans ce lieu, resté quasiment en l'état et portant les scories d'un fort délabrement, que nous avons paradoxalement observé le plus d'interactions et de circulations. La proximité relative de ce secteur aux quartiers d'habitation joue sans doute également un rôle dans cette plus forte appropriation, au regard de la difficulté à effectuer une boucle courte qui relierait directement le parc à la ville, du fait de la forte coupure linéaire posée par les voies de chemin de fer. Les promeneurs sont dès lors obligés, soit de faire l'aller-retour, soit de prolonger la boucle avec la Promenade de la Ribera del Nervión jusqu'au centre de Barakaldo, ce qui implique d'avoir du temps, car cela quadruple quasiment le trajet.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Les évolutions futures prévues pour Galindo¹³⁹

Galindo est appelé à continuer son processus de régénération, notamment avec la création de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo pour les trains de banlieue RENFE, la construction d'un tronçon piétonnier longitudinal entre le fleuve et la gare le long de la Calle Murrieta et l'addition de deux connexions piétonnières transversales, qui vont s'avérer vitales pour franchir la coupure linéaire des voies ferrées et ainsi renforcer la perméabilité de tout le site.

La coupure linéaire que représentent les voies ferrées n'était auparavant pas vécue comme un problème pour les citoyens de Barakaldo, vu qu'elle se situait en bordure de la ville consolidée. Elle a longtemps constitué la limite de la ville et n'appelait aucun franchissement, les citoyens n'en ressentant pas le besoin. Ce n'est qu'à la faveur de la régénération du site des Altos Hornos de Vizcaya qu'elle est devenue un obstacle gênant pour le quotidien des marcheurs à Barakaldo, puisqu'elle se trouve désormais à cheval entre le centre-ville et le nouveau quartier et empêche une transition facile entre le tissu ancien et les nouveaux parcs de Lasasarre et de la Ribera de Galindo, devenus des attracteurs de loisirs majeurs pour le tout Barakaldo. Conscientes du problème, les autorités se sont concertées pour tenter de le résoudre. En collaboration avec l'Adif, la RENFE et la municipalité de Barakaldo, Bilbao Ria 2000 a donc pris en main la conception et la réalisation de plusieurs agrafes urbaines (Pech, 2009) comme mesures d'amélioration de la marchabilité du secteur, qui tendent à minimiser les effets de coupure diagnostiqués (BR2000, n°14, décembre 2006, pp. 20-23).



Figure 171 –La coupure linéaire des voies ferrées est appelée à se résorber avec la création de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo, une liaison piétonnière longitudinale accompagnant le front de la Calle Murrieta et la création de deux connexions piétonnières transversales vers les deux parcs de Lasasarre et Ribera de Galindo. © Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21.

¹³⁹ Les sources consultées lors de la rédaction de cette section incluent le site de Bilbao Ria 2000 (www.bilbaoria2000.org), le site du métro de Bilbao (www.metrobilbao.net) et quatre articles de Wikipédia : le premier est dédié à la compagnie de chemins de fer métropolitaine Renfe Cercanías Bilbao (http://es.wikipedia.org/wiki/Renfe_Cercan%C3%ADas_Bilbao), le deuxième est spécifiquement dédié à la station de Barakaldo-Deserto (http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci3n_de_Deserto-Barakaldo), le troisième est dédié à la station Barakaldo de la ligne 2 du métro de Bilbao, située au centre de Barakaldo sur l'Av. Euskadi face au Palais de Justice ([http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci3n_de_Barakaldo_\(Metro_de_Bilbao\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci3n_de_Barakaldo_(Metro_de_Bilbao))) et le quatrième au réseau de métro de Bilbao (http://es.wikipedia.org/wiki/Metro_de_Bilbao).

Le tronçon à améliorer représente environ 800 mètres. Au départ il a été envisager de l'enterrer, mais pour des raisons de faisabilité technique, cette piste a été abandonnée. La solution retenue a alors été de maximiser les liens entre les deux secteurs urbanisés de par et d'autre des voies, par la création de trois nouvelles connexions piétonnes : la nouvelle gare Deserto-Barakaldo, qui officie ici dans son rôle d'agrafe urbaine (Pech, 2009), la passerelle piétonnière entre le parc Lasesarre et la Calle Murrieta, et la connexion avec la promenade du parc de la Ribera de Galindo.

La mesure phare est la passerelle piétonnière au-dessus des voies ferrées entre le parc Lasesarre et la Calle Murrieta. Pour éviter les désagréments habituellement liés à ce type de passerelles aériennes qui franchissent des obstacles ferrés ou routiers et qui peinent généralement à convaincre les usagers, cette passerelle est envisagée comme une véritable rue suspendue. Sa largeur généreuse, de 3 à 6 mètres de large, et la noblesse des matériaux et de l'éclairage choisis en feront, du moins tel est le souhait de ses concepteurs, un lieu agréable à parcourir par les piétons (BR2000, n°14, décembre 2006, pp. 20-23).

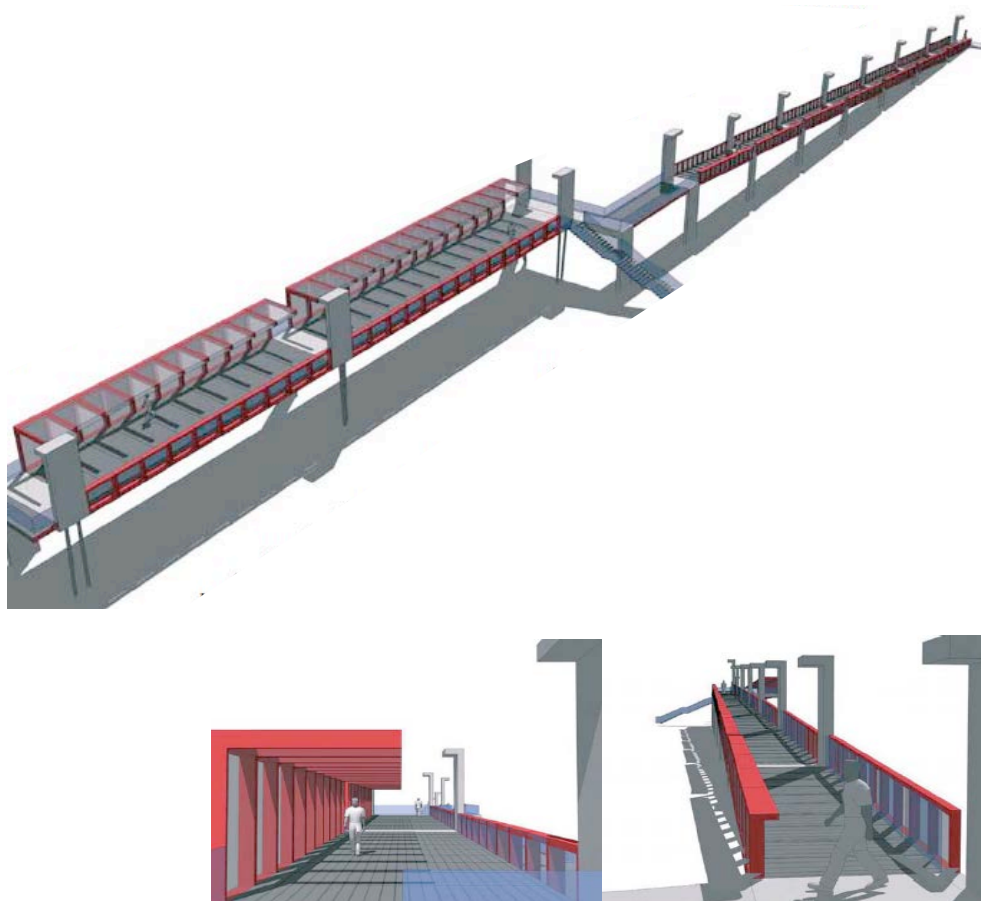


Figure 172 –La passerelle piétonnière de Lasesarre, aux dimensions généreuses, a pour ambition de devenir une rue suspendue entre Galindo et le centre-ville.
© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La nouvelle gare Deserto-Barakaldo¹⁴⁰ doublera également comme agrafe urbaine (Pech, 2009) à l'échelle locale, puisqu'elle étendra ses accès de part et d'autre des voies pour faciliter la transition piétonnière entre les quartiers. Ses deux accès donneront vers le Sud sur la Calle Murrieta, nouvelle colonne vertébrale du front urbanisé de URBAN, et vers le nord sur la Place del Desierto, l'autre nœud vital de ce programme de régénération, au-delà de laquelle se situe la Ria (BR2000, n°14, décembre 2006, pp. 20-23).

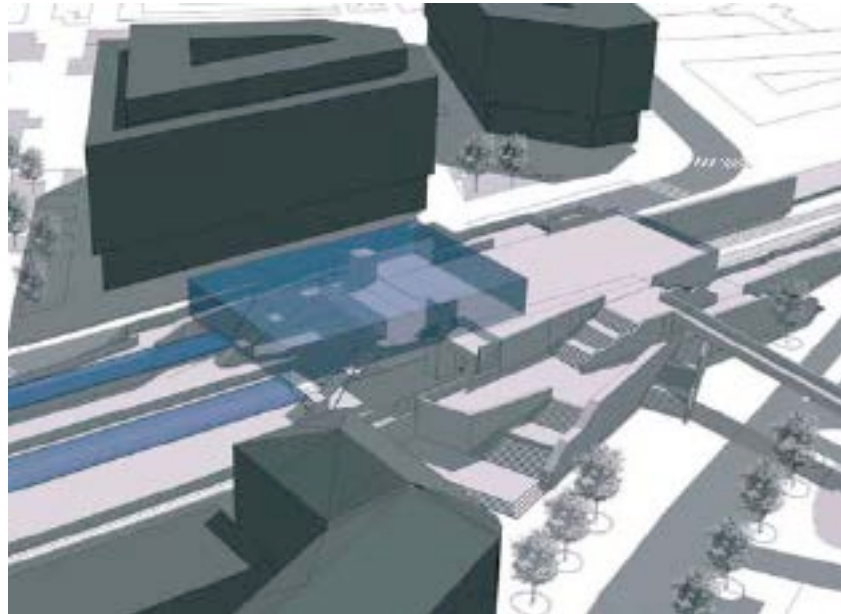


Figure 173 –Le vestibule entièrement transparent de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo se situera à cheval entre les deux quartiers. Les accès piétonniers sont facilités par une série d'escaliers aux dimensions généreuses et rythmés par des paliers terrassés qui offrent des panoramas dégagés en direction des quartiers environnants.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21.



Figure 174 –Coupe transversale de la nouvelle gare Deserto-Barakaldo qui met en évidence le jeu entre les différents niveaux et l'emprise conséquente des accès piétonniers. Le vestibule transparent arborant le nom de la gare sera visible de loin, offrant un point de repère clair aux passants arpentant le secteur.

© Bilbao Ria 2000. BR2000 n°14, décembre 2006, p. 21.

¹⁴⁰ Le secteur en régénération de Barakaldo – Galindo est desservi par trois stations du réseau RENFE Cercanías (trains de banlieue) de Bilbao : Sestao, Lutzana et Deserto-Barakaldo (auparavant connue sous le nom de Desierto-Barakaldo ou simplement Barakaldo). Cette station dessert le centre de Barakaldo ainsi que les quartiers régénérés sous l'égide de l'opération URBAN, ainsi que le nouveau quartier de Galindo. Barakaldo est également desservie par la ligne 2 du métro de Bilbao. L'importance stratégique de cette station pour le réseau doit être soulignée, vu que c'est ici que les lignes C-1 et C-2, superposées sur la rive gauche depuis Bilbao, se séparent pour poursuivre chacune son chemin vers la mer désormais sur les deux rives de la Ria.

UN BILAN GLOBALEMENT POSITIF : LES CHIFFRES DU CHANGEMENT A BILBAO¹⁴¹

La Communauté Autonome Basque (*Comunidad Autónoma Vasca*, ci-après CAV) ou Euskadi correspond au territoire du Pays Basque. Le Département des transports et des travaux publics du Gouvernement basque effectue tous les cinq ans une étude de mobilité pour connaître les évolutions des comportements en transports de ses citoyens. Nous nous appuyons sur les résultats de cette grande enquête, équivalente du Microrecensement Transports en Suisse, pour saisir les changements de comportement mobilitaire survenus dans le sillage des grandes opérations de régénération urbaine qu'a connu la région métropolitaine de Bilbao au cours des deux dernières décennies et des importantes améliorations infrastructurelles qui ont permis de renforcer l'armature de transports publics et les espaces publics marchables au sein de la métropole.

La dernière mouture de l'« Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca » date de 2007. La précédente date de 2003. Chaque fois que cela s'avère possible et pertinent, nous comparons les deux études pour connaître l'évolution entre ces deux périodes. Nous verrons que globalement, l'évolution est favorable à la marche et aux transports publics dans le secteur métropolitain du Grand Bilbao et tout particulièrement au sein des villes de Bilbao et, dans une moindre mesure, Barakaldo.

A Barakaldo, les nouveaux usages ne sont pas encore sédimentés, du fait que les changements dans la trame urbaine sont plus récents et pâtissent du fait que certaines grandes opérations ne sont pas encore terminées. La régénération urbaine de Barakaldo ne déploiera vraiment ses effets, en termes de changements induits sur la part modale, qu'à l'horizon 2020-2025, soit environ 5 à 10 ans après la fin de tous les travaux.

A Bilbao même, nous bénéficions d'un peu plus de recul car les premières opérations datent désormais d'une quinzaine d'années. Cependant, bien des secteurs au sein même de la ville et de ses couronnes périphériques sont encore en travaux. Il est donc prématuré de présager des synergies qui vont naître de la mise en service des nouvelles infrastructures de transport public (prolongement des lignes de tramway, nouvelles lignes de métro, nouveaux pôles d'échanges multimodaux, renforcement des lignes de bus intra et interurbaines, etc.) et des nouveaux aménagements en faveur des piétons qui vont naître du *Plan de peatonalización* actuellement en cours de réalisation.

Cette évolution est au contraire défavorable à la marche à l'échelle globale du Pays basque, qui reste prisonnier à la fois des plus grandes distances et d'une mauvaise desserte des régions les plus diffuses hors de l'influence directe des trois grandes agglomérations. Ces secteurs diffus poursuivent leur développement urbain de manière anarchique, et la dispersion de l'habitat, des équipements et des activités n'y favorise pas l'essor des modes alternatifs à la voiture.

¹⁴¹ Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que les chiffres présentés ici sont la plupart du temps mesurés à l'échelle régionale et non à l'échelle métropolitaine seule. Cela biaise bien entendu considérablement les chiffres en faveur d'un usage plus prononcé de la voiture. Nous présentons lorsqu'ils existent des chiffres à l'échelle métropolitaine du Grand Bilbao, ou encore des chiffres à l'échelle communale pour les villes de Bilbao et Barakaldo.

Un taux de motorisation faible en comparaison régionale et européenne

Avec 400 voitures par 1000 habitants, le Grand Bilbao a l'un des taux de motorisation les plus bas de tout le Pays Basque, dont la moyenne est de 415 voitures pour 1 000 habitants. Ce taux est en effet le plus bas des trois territoires métropolitains (Llanada Alavesa, Gran Bilbao, Donostialdea), qui abritent les trois capitales importantes du Pays Basque (respectivement Victoria-Gasteiz, Bilbao, Donostia-San Sebastian).

	Turismos	Tasa Motorización
Valles Alaveses	2.650	504,28
Llanada Alavesa	105.544	437,64
Montaña Alavesa	1.473	460,60
Rioja Alavesa	4.818	442,55
Estribaciones del Gorbea	3.879	498,65
Cantábrica Alavesa	14.560	433,85
Álava	132.927	440,38
Arratia-Nervión	9.603	432,98
Gran Bilbao	352.788	400,72
Duranguesado	40.280	429,42
Encartaciones	13.307	435,08
Gernika-Bermeo	18.880	417,17
Markina-Ondarroa	10.378	392,48
Plentzia-Mungia	23.729	485,97
Bizkaia	468.991	408,71
Bajo Bidasoa	31.491	416,68
Bajo Deba	23.284	431,87
Alto Deba	28.058	451,00
Donostialdea	129.916	405,06
Goierrri	28.110	433,09
Tolosaldeia	18.995	416,48
Urola Costa	27.101	394,87
Gipuzkoa	287.191	415,27
CAV	889.109	415,30

Figure 175 - Taux de motorisation par province et par grand territoire aggloméré en nombre de voitures de tourisme par 1000 habitants en 2005.

Source: Eustat

Ce taux de motorisation est aussi l'un des taux les plus faibles en comparaison européenne. En effet, le taux de motorisation moyen dans les 27 pays de l'Union européenne est de 482 voitures pour 1 000 habitants. Par pays, les taux de motorisation varient cependant du simple au quadruple au sein de l'Europe des 27. Ils s'établissent à 170 voitures par millier d'habitants en Roumanie, 232 en Slovaquie, 299 en Hongrie, 331 en Bulgarie, 343 en Lettonie, 348 en Pologne, 357 au Danemark, 372 en Grèce, 380 en Estonie, 403 en Irlande et en République tchèque, 412 en Lituanie, 432 aux Pays-Bas, 453 en Finlande, 459 en Suède, 462 à Chypre, 468 en Espagne, 473 en Belgique, 474 en Slovénie, 476 au Royaume-Uni, 497 en France, 511 en Autriche, 554 en Allemagne, 580 à Malte, 585 au Portugal, 592 en Italie et 672 au Luxembourg¹⁴².

¹⁴² Source : <http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/union-europeenne/les-taux-de-motorisation-dans-l-union-europeenne.html>.

Une forte concentration des déplacements au sein du territoire métropolitain

Le Grand Bilbao est de loin le territoire le plus attractif en termes de déplacements de tout le pays Basque. C'est à la fois l'origine et la destination de la grande majorité des déplacements de tout le territoire, qui restent concentrés dans la zone métropolitaine ainsi que les nouvelles zones de développement tertiaire qui concentrent des emplois situées directement au nord de l'agglomération.

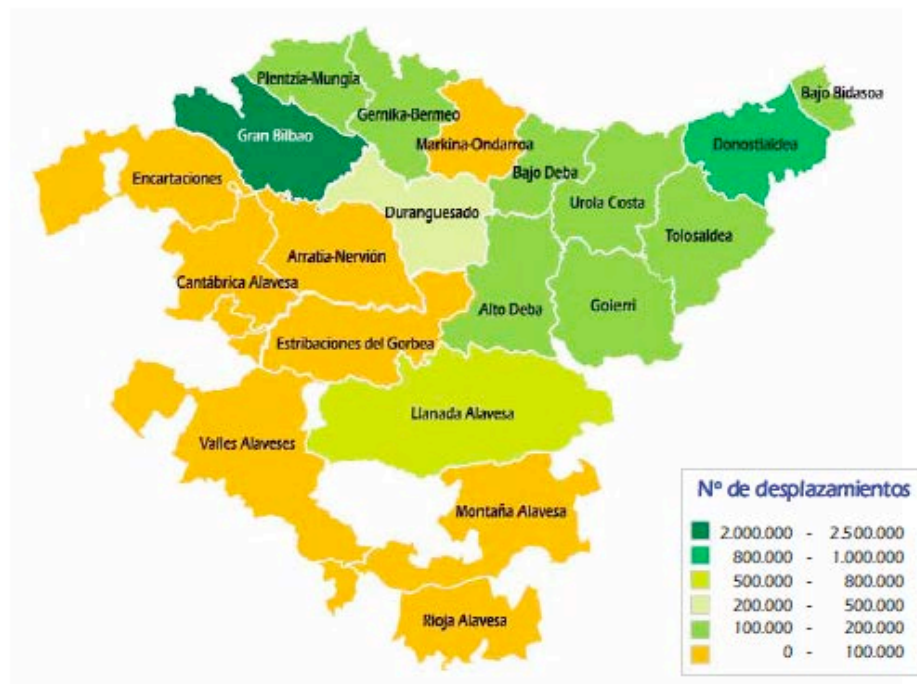


Figure 176 - Distribution des déplacements selon le secteur de destination.
Source : CAV, 2007.

Une part modale favorable à la marche

Avec 41,4% de tous les déplacements, la part modale est très favorable à la marche même à cette grande échelle qui comprend tout le Pays Basque. Elle est supérieure à celle de la voiture, qui n'atteint que 38,8% des déplacements. Une telle part modale est supérieure à celle qu'atteint par exemple l'Ile-de-France, où la marche représente 30% de tous les déplacements pour une densité de population bien supérieure.

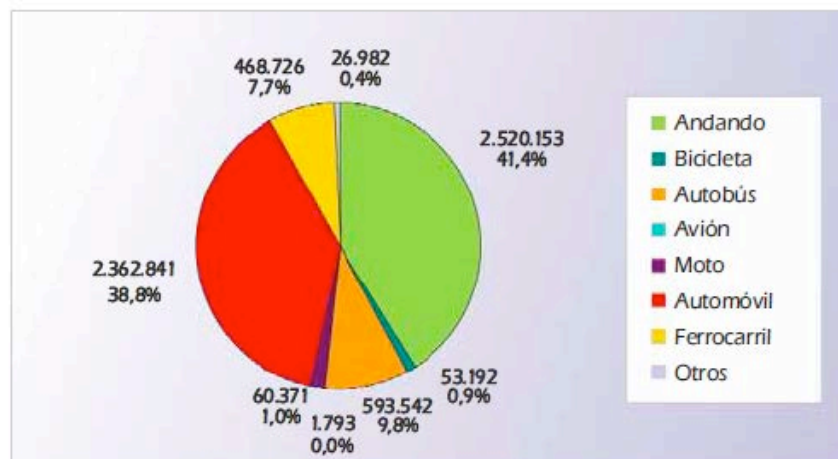


Figure 177 - Part modale des déplacements réalisés par les résidents de la CAV. L'automobile inclut également le taxi. La catégorie « Autres » inclut en particulier les ascenseurs publics.
Source: CAV, 2007.

Notons encore les parts des transports publics, qui s'élèvent à 9,8% pour le bus et 7,7% pour le rail (métro inclus). Ces chiffres restent largement en-deçà du vrai potentiel des transports publics, si l'on considère l'ampleur des investissements consentis dans les améliorations objectives des divers réseaux, notamment l'ouverture d'une ligne de tramway et de trois lignes de métro et un nombre important de nouvelles gares et/ou pôles d'échange multimodaux déjà mis en service. Nous reviendrons plus en détail dans les conclusions de ce chapitre sur les raisons de cette relative lenteur observée quant au transfert modal vers les transports publics. D'ores et déjà, nous pouvons remarquer que l'une des raisons tient au fait que les bizcayens rechignent à adopter un comportement multimodal (98% des déplacements se font encore en une seule étape). Il faut cependant noter que c'est en Bizcaye que l'intermodalité est la plus forte, un résultat tiré par l'effet de locomotive (c'est le cas de le dire) du métro qui dessert l'axe métropolitain le long de la Ria.

La marche dépasse de loin tous les autres modes à l'échelle locale

	Intramunicipal	Intracomarcal	Intrateritorial	Interterritorial	Externa	Total
Andando	63,7%	11,0%	0,7%	2,5%	1,1%	41,4%
Bicicleta	1,3%	0,4%	0,1%	0,4%	0,0%	0,9%
NO MOTORIZADOS	65,0%	11,4%	0,8%	2,9%	1,1%	42,3%
Urbano	6,1%	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	3,8%
Interurbano	0,6%	8,1%	4,9%	7,5%	3,9%	3,1%
Discrecional	2,3%	4,0%	2,8%	6,5%	2,0%	2,9%
AUTOBÚS	9,0%	12,2%	8,0%	14,0%	5,9%	9,8%
Conducir coche	14,8%	46,3%	60,1%	56,0%	57,6%	29,1%
Pasajero coche	5,7%	12,3%	18,5%	18,2%	32,0%	9,5%
Taxi	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,2%
AUTOMÓVIL	20,7%	58,9%	78,6%	74,2%	90,0%	38,8%
Euskotren	0,2%	2,3%	4,3%	2,1%	0,0%	1,2%
FEVE	0,0%	0,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%
Metro	3,2%	9,6%	1,7%	1,4%	0,2%	4,5%
RENFE	0,4%	3,8%	4,7%	3,8%	0,1%	1,9%
Tranvía	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%
FERROCARRIL	4,0%	15,9%	11,6%	7,3%	0,3%	7,7%
AVIÓN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%
MOTO	1,1%	1,1%	0,4%	0,6%	0,0%	1,0%
OTROS	0,3%	0,6%	0,7%	1,0%	1,2%	0,4%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Figure 178 - Répartition des déplacements selon le mode et la distance.
Source: CAV, 2007.

La marche apparaît largement en tête des déplacements à l'échelle locale, puisque elle représente 63,7% des déplacements intramunicipaux, alors que la voiture ne représente que le 20,7%, le bus 9% et le métro 4%. Plus étonnant est le fait que la marche représente encore le 11% des déplacements à l'échelle des déplacements entre secteurs, dont la superficie est nettement plus étendue. Il s'agit pour la plupart de déplacements entre communes limitrophes. Il n'empêche que cette performance est quasi à égalité avec celle des bus (12,2%). Le rail atteint quant à lui 15,9% pour ce type de déplacements intersecteurs, tandis que la voiture, sans surprise, frise les 60%.

En revanche, nous constatons un très faible usage de la voiture au sein de l'agglomération. A Bilbao même, la voiture ne représente plus que les 10,5% des déplacements.

La prépondérance de la mobilité libre incite à marcher

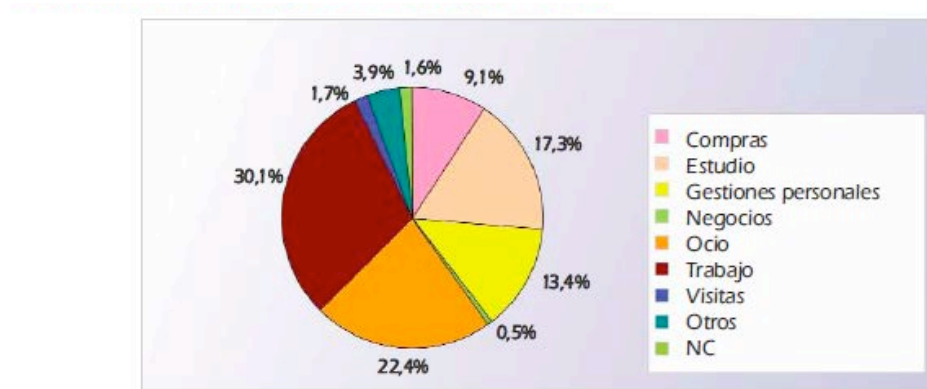


Figure 179 - part modale selon les motifs de déplacement.

Source: CAV, 2007

Les déplacements pour le motif travail représentent encore, à Bilbao, 30% de tous les déplacements. Les déplacements pour les loisirs occupent la deuxième place avec 22,4% du total. Le motif loisirs est en continuelle progression depuis quelques années. Le phénomène le plus intéressant relève, selon les analystes de la CAV, de la dimension dynamique du choix modal en fonction des motifs : ils mettent en relief notamment la continuelle progression de la part modale pour le motif loisirs ces dernières années. De surcroît nous pouvons remarquer le fait que lorsque nous cumulons les motifs ayant trait à la mobilité libre (loisirs, achats, affaires personnelles (*gestiones personales*), visites) nous atteignons un pourcentage de part modale qui frise la moitié (48,8%) de tous les déplacements.

Plus l'intensité des déplacements augmente, plus la marche trouve sa place dans le bouquet multimodal

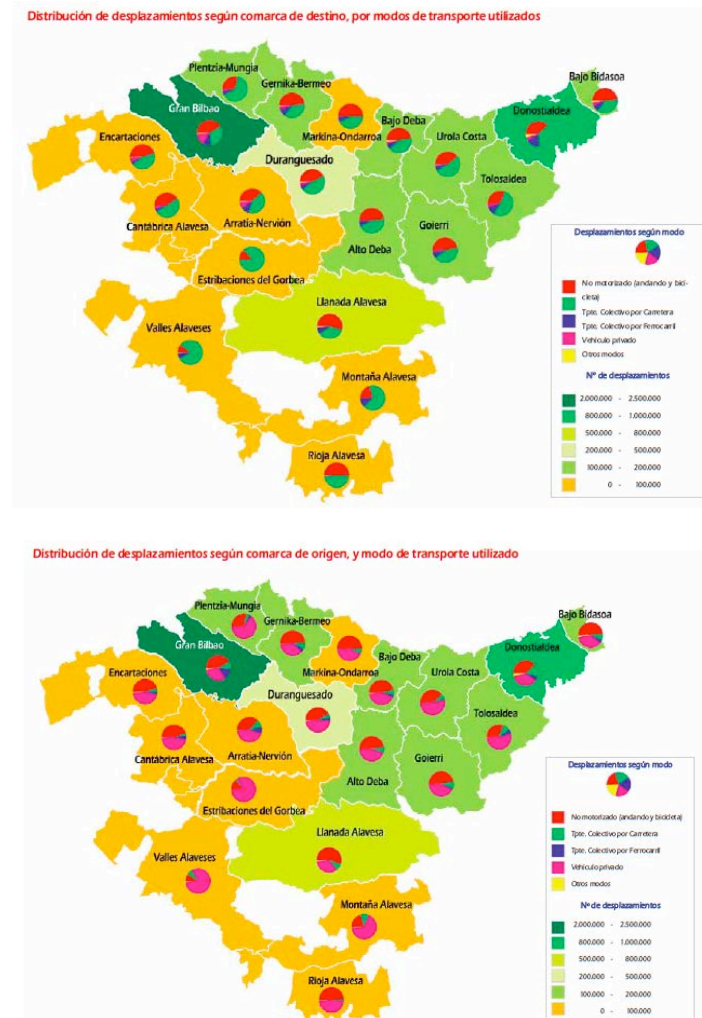


Figure 180 - Répartition des déplacements selon la commune d'origine et de destination, par mode de transport utilisé.
Source: CAV, 2007.

Ces deux cartes montrent que l'agglomération de Bilbao se retrouve tant à l'origine qu'à la destination de la grande majorité des déplacements dans l'ensemble du territoire de l'Euskadi. Nous constatons aussi, sans surprise, que ce sont les capitales régionales, dont Bilbao ressort en tête, qui concentrent à la fois le plus grand nombre de déplacements, en chiffres absolus, et le plus grand pourcentage de déplacements effectués à pied (le vélo affichant des parts modales relativement faibles que nous pouvons négliger en ce qui concerne cette analyse). Nous voyons, d'après les répartitions modales plus variées, que les milieux agglomérés se prêtent mieux que d'autres à des usages multimodaux et en particulier à un recours accru à la marche, qui joue ici véritablement son rôle de pivot de la multimodalité que nous avons décrit au mouvement III.

Les déplacements pour les loisirs sont les plus prisés à pied

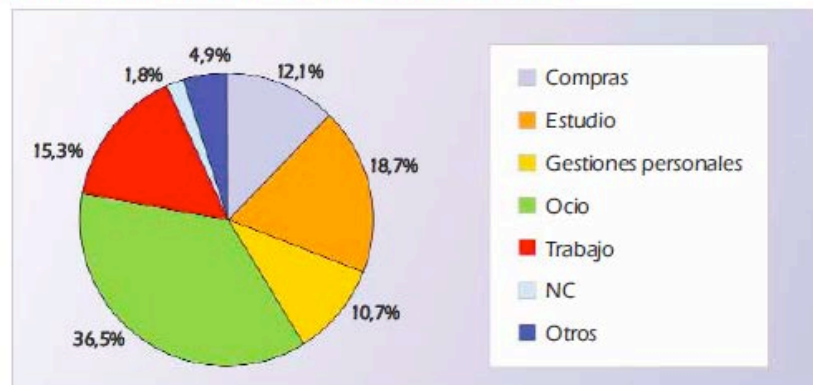


Figure 181 – Répartition des déplacements à pied selon les motifs.
Source: CAV, 2007.

Les déplacements à pied ont surtout lieu à l'échelle infracommunale. Au total, dans l'ensemble du territoire de la CAV, ce sont plus de 2,5 millions de déplacements journaliers qui se réalisent à pied. Ces déplacements s'effectuent principalement pour le motif loisirs, qui représente 36,5% du total des déplacements. Les motifs études (18,7%) et travail (15,3%) atteignent respectivement la deuxième et la troisième place dans le palmarès des motifs, ce qui montre que la marche reste importante à Bilbao y compris dans le cadre de la mobilité contrainte.

Le travail reste le motif structurant pour lequel les transports collectifs rencontrent le plus de succès

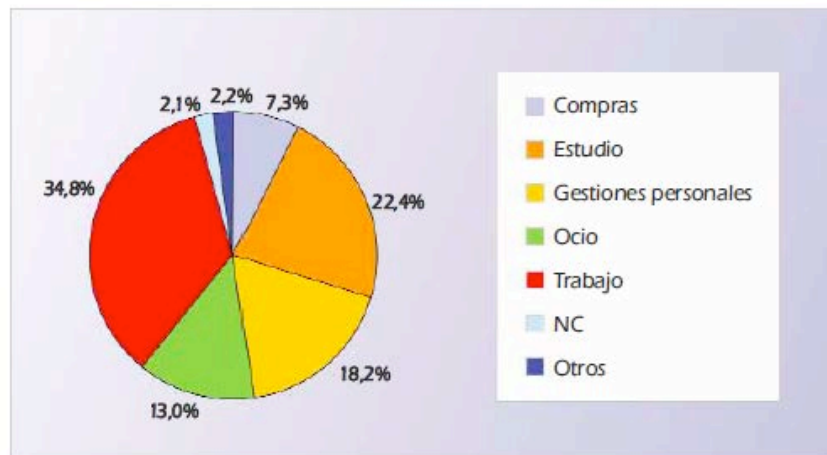


Figure 182 – Répartition des déplacements en transports publics (rail et métro) selon les motifs.
Source : CAV, 2007.

La majorité des déplacements qui empruntent comme mode privilégié les transports publics, en particulier le rail et le métro, relèvent de la mobilité contrainte. Le travail représente ainsi 34,8% de la part modale et les études 22,4% : ensemble, ces deux motifs atteignent donc 57,8% des déplacements. Ce mode est tout de même choisi pour 18,2% des déplacements liés aux loisirs. A Bilbao, l'usage du métro et du rail est très prisée, y compris au niveau inframunicipal, avec 31,1% des déplacements. Nous voyons ici encore une fois comment un haut degré d'intermodalité et une intégration tarifaire sans faille encouragent un usage accru des transports publics, en lien avec les modes actifs.

La voiture est utilisée surtout pour le motif travail

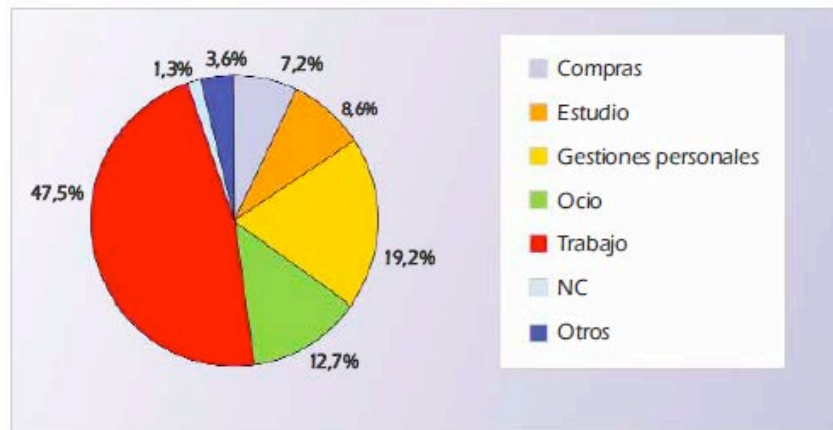


Figure 183 – Répartition des déplacements en voiture selon les motifs.
Source : CAV, 2007.

Sur le territoire de la CAV, nous comptons 2,362 millions de déplacements journaliers en voiture, ce qui représente un nombre inférieur, en chiffres absolus, au nombre de déplacements à pied. Le travail reste le premier motif générant des déplacements en transport individuel motorisé. Il en représente quasi la moitié (47,5%) du total. Il faut au contraire relever la très faible part de la voiture pour le motif loisirs (12,7%), qui est bien au-delà de ce que l'on peut observer dans d'autres pays européens pour ce motif. Nous voyons ainsi confirmé l'intérêt de proposer comme alternative à la voiture le concept d'itération « proximité & connectivité », qui semble bien répondre ici aux attentes des usagers pour la mobilité libre. Nous voyons, en revanche, comment la dispersion des bassins d'emploi pèse sur les déplacements à l'échelle régionale. Ce sont les territoires diffus et les grandes distances à parcourir qui en premier lieu posent problème aux navetteurs dès qu'ils sortent de la zone métropolitaine de Bilbao. Celle-ci reste l'exception puisque les transports publics y sont au contraire très structurants, comme nous l'avons vu précédemment, pour le motif travail.

Les déplacements pour le motif travail se font surtout en voiture

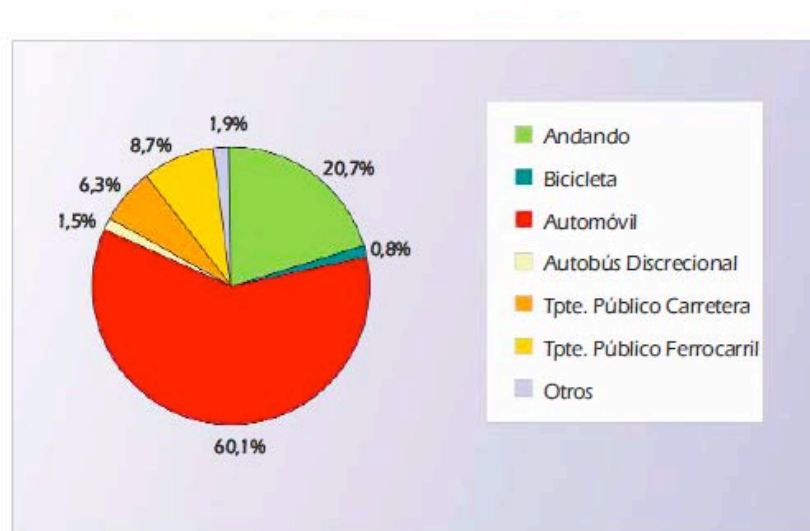


Figure 184 – Répartition des déplacements liés au travail selon les modes.
Source : CAV, 2007.

Le mode de transport le plus usité pour se rendre au travail reste sans surprise, à cette échelle régionale, la voiture, avec 60,1% des déplacements. Remarquons tout de même la deuxième place de la marche, qui assure tout de même un déplacement sur cinq (20,1%) pour ce motif, même à cette grande échelle, avant les transports publics, qui n'atteignent quant à eux séparément que des parts modales inférieures à 10%. Même ensemble, ils ne représentent toujours que le 16,7% des déplacements. Cette défaillance provient essentiellement de la difficulté qu'ont les transports publics à pénétrer de manière significative les territoires diffus.

La marche est la plus populaire pour les déplacements liés aux loisirs

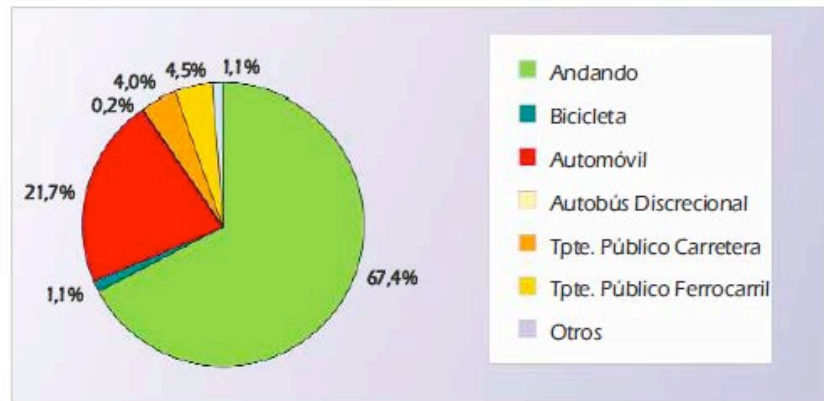


Figure 185 – Répartition des déplacements liés aux loisirs selon les modes.
Source : CAV, 2007.

Les déplacements liés aux loisirs sont pour l'essentiel, à Bilbao, des déplacements de proximité : 73% ont lieu à l'échelle inframunicipale. Raison pour laquelle la marche est le mode le plus usité pour les réaliser, avec 67,4% des déplacements. L'usage de la voiture ne représente dans ce contexte de loisirs qu'un peu plus d'un déplacement sur cinq (21,7%).

Les affaires personnelles voient leur part monter dans les raisons de se déplacer

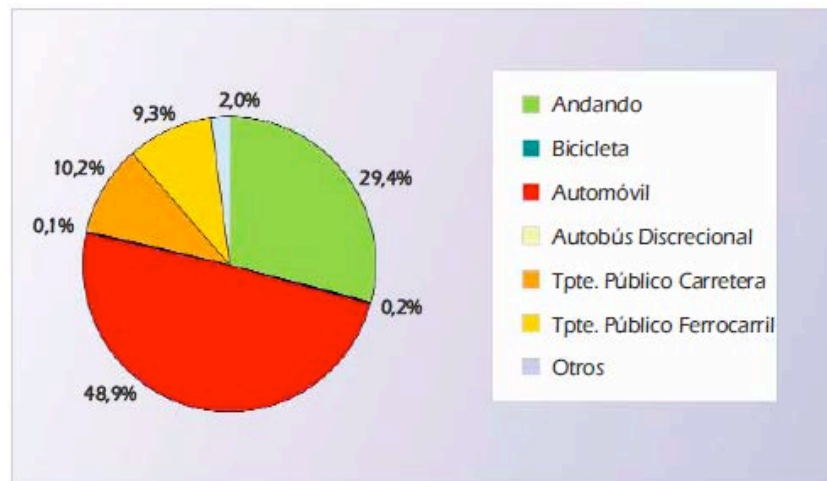


Figure 186 – Répartition des déplacements liés aux affaires personnelles (*gestiones personales*) selon les modes.

Source : CAV, 2007.

Les affaires personnelles (*gestiones personales*) représentent d'ores et déjà 15,1% des raisons de se déplacer. Ce motif acquiert de plus en plus d'importance au cours des dernières années et devient progressivement un motif avec lequel il va falloir compter dans la planification de la mobilité. Il se révèle particulièrement important dans le cadre de la ville multimodale, puisque l'imbrication des activités effectuées au cours des ruptures de charge lors du transfert entre les divers modes relève pour l'essentiel de ce type d'affaires personnelles.

Pour l'instant, les modes les plus utilisés pour accomplir ce genre d'activités, fortement contraintes temporellement, restent cependant les modes individuels : tout d'abord la voiture, avec quasi la moitié (48,9%) des déplacements, suivie de la marche, avec quasi un tiers (29,4%) des déplacements.

CONCLUSION : BILBAO, OU LA MARCHABILITE COMME UN PARI SUR L'ECONOMIE DES BIENS SYMBOLIQUES

Bilbao, capitale industrielle et financière du pays basque, était entrée dans les années 1970 dans une spirale de crise qui voyait les friches portuaires et industrielles se multiplier, le nombre des chômeurs s'accroître, les jeunes et les cadres s'enfuir. Bien d'autres grandes villes européennes et nord-américaines ont été confrontées, à cette époque, au même type de problèmes liés à la crise du secteur secondaire. Certaines ont périclité, d'autres ont su trouver les ressources pour se reconvertir (Oswalt, 2005, 2006) en direction de ce qu'il est désormais convenu d'appeler la société du savoir ou de la connaissance (Halévy, 2005). François Ascher analyse ces reconversions sous un regard critique : « les friches portuaires ont été abondamment utilisées pour « réconcilier les villes avec leur bord de mer » à coups d'aquariums géants, de centres commerciaux et de promenades diverses ». Il cite néanmoins Baltimore, Boston, Barcelone et Sydney comme des exemples réussis de ces réaménagements des fronts de mer. Nous pourrions encore rajouter à cette liste Lisbonne, Copenhague, Malmö, Manchester, Melbourne, New York, Portland, Seattle, Vancouver et Séoul, pour ne citer qu'elles, qui ont su jouer sur ces grandes opérations de revitalisation urbaine pour créer de véritables *hubs de vie* combinant commerces, loisirs, bureaux et logements haut de gamme. La part belle est ainsi donnée à l'aménagement des espaces publics, à la multifonctionnalité et à l'attractivité symbolique, avec un soin particulier de la qualité architecturale de ces lieux qui tend à en faire des objets iconiques. Ces hauts lieux deviennent ainsi de véritables étendards, porteurs de la nouvelle image de la ville, tant auprès de ses habitants qu'à l'extérieur. La concurrence accrue entre les villes exacerbe la tendance qu'oppose chaque ville, pour se démarquer, de recourir à une communication réflexive sur son identité et son image de marque. La ville qui communique sur elle-même, la ville qui s'expose et qui se donne à voir, n'est plus l'apanage des seuls touristes, mais devient aussi objet et enjeu d'appropriation des autochtones, exigeant une communication ciblée produite spécialement pour les habitants de la cité.

Cependant réussir ce passage à une économie de l'immatériel implique de négocier des virages délicats. Mettre ensemble tous les ingrédients de ce nouveau paysage urbain est une chose, faire en sorte que les synergies entre eux déploient les résultats escomptés en termes de nouvelles économies de la créativité (Vivant, 2009) en est une autre. A l'instar de Liverpool ou Marseille, certaines villes ne sont toujours pas parvenues, malgré des projets urbains d'envergure comme Euroméditerranée, à trouver une nouvelle vocation qui soit assez forte pour les sortir de l'emprise d'une époque révolue. A la fin des années 1980, Bilbao non plus n'avait pas pu ou pas su saisir sa chance, nous fait remarquer François Ascher. Il faut dire que son port, qui s'étendait sur près de quinze kilomètres d'estuaire en confisquant aux passages les rives, a été longtemps considéré comme un poids mort, plus qu'une opportunité. En effet, la présence d'industries lourdes et contraignait fortement tout le territoire de la Ria. L'urbanisation proprement dite s'était jusqu'alors toujours projetée sur les collines, seuls contreforts encore disponibles. Avec la libération de sites industriels majeurs, il fallait tout à coup penser autrement et imaginer que faire avec ce fleuve nouvellement redécouvert. Une simple reconversion vers de nouvelles industries pour remplacer

les industries minière, sidérurgique et navale n'aurait pas suffi à transformer en profondeur la nature du territoire. Pour Ascher, il fallait inventer autre chose : « ce fut le musée Guggenheim pour lequel l'architecte américain Frank Gehry réalisa un véritable chef-d'œuvre au cœur de la ville et qui devint immédiatement son emblème. Pratiquement du jour au lendemain l'image de Bilbao changea, pour ses habitants comme pour tout le monde » (Ascher, 2009, p. 249). Nous rejoignons Ascher lorsqu'il analyse plus finement le dit « effet Guggenheim » pour déceler, dans les secrets de cette réussite, le fait que la ville et la région ne se sont pas contentées de réaliser ce monument et ont lancé parallèlement un ambitieux programme de rénovation urbaine, d'équipements publics et de développement économique. Mais il est vrai que le Guggenheim a agi, nous l'avons vu au cours de notre analyse, comme un catalyseur de la mutation de cette métropole. Une opération symbolique qui a redonné la foi aux Bilbayens en la possibilité même de changer. « Bilbao a basculé dans la nouvelle économie, celle dans laquelle les villes sont d'abord des lieux de consommation, de culture et de tourisme, pour pouvoir être des lieux de production employant des personnels hautement qualifiés » (Ascher, 2009, pp. 249-250). Pour François Ascher, c'est finalement dans cette dimension symbolique que réside le véritable levier de reconversion. Ce mouvement, nous l'avons vu, implique une gradation plus subtile que simplement se doter de nouveaux équipements et de nouvelles infrastructures en s'armant de bonne volonté politique et de quelques budgets bien garnis. Ascher le confirme en affirmant que toutes les grandes villes peuvent bien se doter de réseaux de fibres optiques, d'aéroports, de centres d'affaires, de palais des congrès, de halls d'exposition, de plates-formes logistiques, cela ne constitue toujours que des conditions nécessaires mais pas suffisantes. Pour véritablement affirmer leur capacité à embrasser le changement et à redevenir attractives pour de nouvelles populations, il leur faut jouer sur ce qui est susceptible de faire venir des professionnels de haut niveau, les « manipulateurs de symboles » (Ascher, 2009, p. 250). Le défi est alors de comprendre ce qui peut séduire ces couches sociales qualifiées. Au-delà d'une nécessaire diversité sociale, culturelle, démographique, que leur présence même apporte et renforce, Ascher identifie trois facteurs essentiels (Ascher, 2009, p. 251) à l'essor de cette attractivité :

- la qualité de la vie urbaine (de faibles taux de pollution et d'encombrement, un parc résidentiel varié et accessible tant au centre qu'en périphérie, une vie culturelle intense et diversifiée, des équipements de loisirs nombreux et facilement accessibles, des universités de haut niveau, une offre commerciale dynamique). Nous pouvons encore rajouter à ces caractéristiques mentionnées par Ascher une dernière qualité, qui semble à nos yeux essentielle et concomitante de celles précitées : une forte accessibilité multimodale.
- un marché de l'emploi qualifié, large et diversifié (celui-ci doit à la fois permettre l'emploi éventuel des deux membres d'un ménage et rendre possible une mobilité professionnelle sans obliger nécessairement à un déménagement compliqué pour les autres membres de la famille).
- des lieux à valeur symbolique forte, qui permettent aux collectivités de jouir d'éléments valorisés par le regard des autres, en particulier par celui des touristes. Le patrimoine historique, de hauts lieux anciens et modernes qui se constituent en autant de repères (*landmarks*) (Michon

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

et Denis, 2001), des habitants contemporains célèbres, des événements culturels, festifs et sportifs impliquant de grands rassemblements sont quelques uns des éléments mobilisés pour constituer cette nouvelle culture des villes (Ascher, 2009, pp. 251-252). Une culture qui va de pair avec un haut degré de marchabilité, comme nous l'avons déjà pressenti avec les signes annonciateurs énumérés au mouvement I.

CONCLUSION : LES LEVIERS DE LA MARCHE

La ville est une organisation spatiale, au sein de laquelle l'espace n'est pas seulement une forme – un contenant dont le contenu seul importerait, qu'il soit d'ordre économique, sociale, culturel ou politique – , mais une caractéristique majeure, une expression de ses structures et de ses fonctions, un ingrédient de ses évolutions. De surcroît, l'espace est essentiel au processus de différenciation inter- et intra-urbaine : les formes de son organisation matérielle permettent de distinguer les villes entre elles et les différents périmètres à l'intérieur d'une même ville.

Michel Lussault

Le temps, les hommes, l'argent : voici nommées les trois couleurs primaires dont la marche a besoin pour s'épanouir au sein d'une ville. Les chapitres précédents ont montré, à l'aide des trois cas d'étude de Lausanne, Genève et Bilbao, comment, à partir de ces couleurs primaires, il est possible de décliner toute une palette de stratégies, de luttes de pouvoir, de négociations pour l'allocation des ressources. En d'autres termes, comment, dans le cadre du jeu d'acteurs inhérent à tout projet urbain, comment peuvent être actionnés les leviers qui peuvent mener au déploiement – ou non – de mesures concrètes en faveur de la marchabilité sur le terrain. Nous pouvons effectivement relever ces trois facteurs à l'œuvre dans les trois terrains d'étude :

- En premier lieu, l'importance du temps long, ou du temps court, selon les cas, pour faire mûrir chez la population et les élus une prise de conscience de la désirabilité de la marche au sein de leur bassin de vie. Nous pouvons remarquer, dans un cas comme dans l'autre, qu'à des périodes de lentes gestations succèdent des périodes de maturation subite où la marche émerge tout à coup au centre des préoccupations (Lavadinho, 2010b) et des enjeux de revitalisation urbaine.
- En deuxième lieu, nous pouvons résumer l'affaire à une histoire d'hommes (et de femmes). Sans eux, sans elles, cette politique de marchabilité n'aurait pas trouvé les accroches où s'appuyer aux moments décisifs. Cela nous rappelle que les décisions, des plus stratégiques aux plus infimes, loin d'être un jeu de cache-cache derrière quelque bureau ou quelque ordonnance, sont in fine toujours prises par quelqu'un. Ce quelqu'un a un nom, un visage. C'est en chair et en os qu'il contribue, comme facilitateur ou comme frein, à la mise en œuvre d'une politique de marchabilité. Les politiques publiques – et celle-ci n'échappe pas à la règle – sont loin d'être des objets désincarnés. Elles sont au contraire le produit très matériel qui est forgé par la concrétude du jeu d'acteurs, tempéré par les ressources mises à disposition et poli par le temps imparti.

- En troisième lieu, il nous faut souligner l'importance des ressources (ou de leur manque). Nous avons vu à ce propos l'importance des instruments incitatifs offerts par les échelons supérieurs, notamment lorsque les sommes en jeu se révèlent importantes, eu égard à l'ampleur de la régénération des espaces publics sur lesquels pourront s'appuyer les métriques pédestres. Promouvoir systématiquement la marche à grande échelle coûte, certes, plus cher que de réaliser de manière opportuniste quelques opérations pointillistes à l'échelle locale. Mais dans le mouvement généralisé des villes d'aujourd'hui vers un positionnement qui se veut culturel, ces investissements parfois conséquents ne manquent pas leur cible et présentent des retours élevés, comme nous l'avons vu, tant en termes d'image projetée à l'extérieur d'une ville « où il fait bon vivre », qu'en termes de qualité de vie effective telle qu'elle peut être ressentie par les habitants.

Le premier exemple a détaillé le cas de la régénération de la Plateforme du Flon à Lausanne. Cette ancienne friche industrielle a su, à la faveur de sa localisation stratégique, endosser son nouveau rôle d'interface multimodale et de *hub de vie*, devenu un cœur d'échanges pour toute l'agglomération lausannoise.

L'exemple de Genève fournit une bonne illustration de la relation de la ville et de l'eau ; c'est là un des (rares) points qu'elle possède en commun avec celui de Bilbao, car beaucoup de caractéristiques séparent les deux villes ; la ville à dominante tertiaire, riche et prospère, s'oppose ainsi à la ville industrielle, qui recherche un nouvel équilibre économique après une véritable crise des activités qui en faisaient antérieurement la richesse.

L'exemple de Bilbao se différencie fortement de celui de Genève sur plusieurs points fondamentaux : tout d'abord, sur la méthodologie, puisque l'on a pas attendu la mise en place d'une planification spécifique pour la piétonnisation pour intégrer le piéton dans les nouveaux aménagements de la ville ; cela s'est fait de manière pragmatique dans le contexte de l'ensemble de la régénération. Cela tient en partie au caractère d'urgence des mesures à prendre suite à la désindustrialisation de l'agglomération ; la stratégie du temps court a été mise en place pour réaliser et convaincre, à la fois.

Mais cela n'exclut nullement une vision d'ensemble et un passage à une stratégie du temps long, pour la suite de la démarche ; la vision d'ensemble joue indéniablement sur le caractère ramassé de la ville et même de l'agglomération ; les connections entre les opérations font partie de la démarche d'ensemble et nous pouvons clairement appliquer la lecture de « l'agrafe urbaine » pour le cas de Bilbao. Les ponts et les passerelles jouent un rôle emblématique au niveau de ces agrafes urbaines, avec un franchissement piéton du Nervión à plusieurs niveaux de son cours urbain, en reliant les quartiers eux-même réhabilités.

La multimodalité joue un rôle déterminant dans cette lecture, avec le train et le RER, à différentes échelles, puis le tramway, qui est très intégré au tissu urbain, que ce soit dans la vieille ville ou le long du Nervión, notamment. Le traitement des espaces publics confirme bien la connectivité et le choix de maintenir des implantations de logements (souvent sociaux) dans cette trame confirme la continuité urbaine qui a été progressivement recherchée, puis obtenue.

L'expérience de Bilbao montre bien que la marche en ville peut être intégrée dans une approche urbaine d'ensemble, où elle constitue un liant entre les autres éléments de la (re)composition urbaine.

Au-delà de ces différences de contenu que nous pouvons souligner entre les deux agglomérations de Genève et de Bilbao, ou à travers elles justement, nous allons constater de réelles différences de méthode dans la mise en place de la piétonnisation. En effet, la programmation a très nettement précédé les mesures appliquées sur le terrain pour Genève, tandis qu'une démarche beaucoup plus groupée des mesures théoriques et pratiques caractérise Bilbao ; ceci est dû en partie aux cultures respectives des deux villes, plus intellectuelle pour la première, plus factuelle pour la deuxième, et en partie à l'urgence des mesures à prendre vis à vis d'une crise immédiate, dans le cas de la capitale de la Biscaye.

CONCLUSIONS

Il y a des balades-circuits, satisfaisantes pour l'esprit, qui dessinent une boucle dans l'espace, et nous donnent la sensation de maîtriser le paysage.

Il y a des balades-aller-retour ; le charme en est très différent : à la monotonie de l'idée de retour, elles opposent en compensation le sens d'un ailleurs indécis, toujours un peu mystérieux (...) qu'y a-t-il après ?

Le soir descend ; on s'en revient, on va prendre un thé chaud, un chocolat ; on parle à petits coups ; mais on sent dans son dos, comme l'appel d'un chemin différent, la promesse effleurée de ce plus loin qui fait tout le désir.

Philippe Delerm

INTRODUCTION

Le présent essai de conclusion représente pour nous l'opportunité d'une prise de recul qui met en perspective notre hypothèse principale liée aux échelles de la marche urbaine. Pouvons-nous affirmer que l'échelle de l'agglomération est la plus pertinente pour assurer le renouveau de la marche dans le contexte de la ville du XXI^e siècle ? Ce travail de thèse est tout entier tendu vers cette démonstration. Aboutissement d'une dizaine d'années de réflexions et d'observations sur le terrain, nous l'avons conçu comme un document fédérateur des expériences tentées par chacune des villes analysées, mais aussi et surtout, une mise à l'épreuve du terrain d'une intuition qui, au départ, pouvait sembler tout sauf avérée.

Un faisceau d'éléments concordants émerge, comme nous l'avons vu au fil des pages, des divers cas d'étude pour alimenter notre plaidoyer. Les pratiques observées au sein des espaces réaménagés montrent une appropriation forte de la part des usagers. Les statistiques qui montrent l'évolution des comportements de mobilité des habitants des agglomérations de Genève et de Bilbao convergent vers la démonstration du fait que lorsque la marche est prise en compte et promue par des mesures d'amélioration concrètes de l'environnement urbain, les changements comportementaux ne se font pas attendre. Genève compte ainsi en 2005 quasi la moitié (45%) de ménages sans voiture (ARE/OFS, 2007). Quant à Bilbao, le taux d'usage de la voiture en ville n'est que de 10,5% en 2007. Des chiffres extraordinairement bas, en comparaison européenne, pour ce mode motorisé. Pendant ce temps, la part modale de la marche frise quant à elle les 45% à Genève et les 60% à Bilbao. Dans les deux cas, la marche est le premier mode choisi au quotidien par les habitants de ces agglomérations.

Ces évolutions comportementales quant aux choix de mobilité, réussies en l'espace d'à peine une quinzaine d'années, montrent clairement que l'automobile à l'échelle des grands territoires fonctionnels n'est pas une fatalité. Il est tout à fait possible de renverser le cap, pour autant qu'une vision forte soit suivie de réalisations concrètes et que la cohérence de la politique publique soit maintenue sur le long terme, en dépit des changements de mandature et de couleur partisane.

A la lumière des analyses que nous avons pu faire émerger de nos terrains, réfléchir et agir sur la marche à l'échelle de l'agglomération nous semble, non seulement une étape essentielle pour pouvoir garantir l'intégration de la marche au sein de stratégies multimodales complexes dans le cadre de bassins de vie toujours plus étendus (Choay et al., 2003), mais une démarche d'autant plus légitime qu'elle apporte une véritable valeur ajoutée au développement territorial et à l'essor économique et social d'une agglomération.

LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ URBAINE : LES INGREDIENTS DU SUCCE

Les frontières ne s'effacent jamais, elles se redessinent. C'est ce que nous enseigne le mouvement de la connaissance scientifique, qui déplace progressivement les frontières de l'inconnu. Un savoir scientifique n'est jamais constitué comme absolu ; c'est ce qui le distingue des cosmologies et des idéologies : il a toujours pour horizon de nouvelles frontières. La frontière, en ce sens, a toujours une dimension temporelle : c'est la forme de l'avenir et, peut-être, de l'espoir.

Marc Augé

INTRODUCTION : LA MARCHABILITE DESORMAIS AU CŒUR DES POLITIQUES URBAINES

Nous voici arrivés au terme de notre analyse de ce phénomène qui a marqué les politiques urbaines de la dernière décennie : le renouveau de la marche urbaine. Ce phénomène interroge, bien au-delà de la seule mobilité, les notions de santé, de qualité de vie, de durabilité. Il touche aux plus fondamentales de nos valeurs sociétales : la liberté de mouvement, l'accessibilité aux ressources urbaines, matérielles autant qu'immatérielles, la question des sociabilités. En tirant le fil de la marche, ce sont finalement nos manières de répondre à la question fondamentalement urbaine de l'être-ensemble qui sont interpellées.

Ce renouveau de la marche urbaine s'inscrit, nous l'avons vu, dans une dynamique forte de questionnement de « ce qui fait ville » au sein d'un monde urbain en mutation : « la métropolisation, la dilution des formes urbaines héritées, l'émergence de territoires hybrides, à urbanité diffuse, la transformation de la carte des accessibilités », invitent en permanence, selon Antonio da Cunha, « à une analyse des causes et des conséquences économiques, sociales et écologiques de la recomposition des structures urbaines de la ville contemporaine ». Pour mieux répondre à cette dynamique, nous pouvons constater par ailleurs un renouvellement des concepts et de la culture de l'action urbaine. De nouveaux outils de planification et de projet se mettent en place et offrent de nouvelles manières d'aménager qui tiennent mieux compte de l'imbrication complexe des différentes échelles qui composent nos bassins de vie. Cette évolution semble nécessaire pour offrir des alternatives crédibles « à la fois à l'urbanisation extensive et à la ville unipolaire » (Da Cunha, 2010, p. 5). En effet, aux yeux de Michel Lussault, l'urbanisme reste impuissant face aux phénomènes actuels de métropolisation « tant qu'il ne comprend pas que les classiques emboîtements hiérarchiques d'échelles n'existent pas, que toutes les tailles d'espaces sont concernées synchroniquement par tous les phénomènes ». C'est ce que Lussault nomme la cospatialité généralisée (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 768). En effet, habiter l'urbain confronte

les individus et les groupes à une grande variété de situations en apparence paradoxales, comme celles de « vivre une quotidienneté faite à la fois d’ancrage domestique, d’attachement à un ou plusieurs territoires d’appartenance, de pratique utilitaire d’espaces fonctionnels, de jouissance des réseaux matériels et immatériels de la mobilité ». Ces différents vécus se déploient aux différentes échelles territoriales, en suivant « des ordres de grandeur spatiale très différents » (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 769).

Chez ceux à qui il incombe de concevoir ces espaces, le débat reste pourtant vif entre les partisans de la ville compacte, qui associent à cette compacité des formes de mobilité qui privilégient la proximité, et d’autre part tous ceux qui reconnaissent les qualités de la « ville à la carte » et des formes urbaines de faible densité et pour qui la mobilité individuelle motorisée a encore de beaux jours devant elle. Mais même les partisans de la ville compacte admettent volontiers qu’il s’agit « d’un modèle idéal-type qui ne saurait épuiser la diversité des villes organisées autour d’un centre historique » (Beaucire *in* Allemand et al., 2004, pp. 172-174). Un tel débat, s’il ne s’enlise pas dans des oppositions stériles parce que trop réductrices, mais tente au contraire de confronter les points de vue en convoquant des solutions innovantes de part et d’autre, nous semble tout à fait utile et même salutaire, y compris pour repositionner la marche dans un système global des mobilités qui ne lui fait généralement pas assez de place à l’échelle des grands territoires, au prétexte que cette échelle serait inadaptée. Cela mérite justement, à nos yeux, débat.

Thierry Paquot voit plus largement dans la vitalité du débat urbanistique un gage de bonne santé de la discipline. A ses yeux, l’urbanisme comporte une dimension philosophique justement dans la mesure où il repose sur des idées, des convictions, des utopies qui réclament du débat (Paquot, 2010, p. 12). Antonio da Cunha relève comme l’un des enjeux principaux de ce débat le fait que « pour certains, la stratégie gagnante consisterait plutôt à reconnaître la réalité de la ville diffuse et à tenter de la restructurer et à recoudre leurs tissus périphériques trop morcelés. Pour d’autres, l’enjeu principal consiste à réarticuler la ville à l’urbain à l’échelle métropolitaine pour donner une nouvelle cohérence à ses éléments hétérogènes » (Da Cunha, 2010, p. 8).

Nous pensons pour notre part, et espérons l’avoir démontré au fil de ce travail de thèse, que le potentiel de la marchabilité ne se limite pas à l’échelle de la proximité. Au contraire, il nous semble que les aménagements pour augmenter la marchabilité à l’échelle des grands territoires peuvent devenir des instruments privilégiés pour injecter du liant entre les « centralités périphériques » et recoudre ces tissus diffus, à la fois trop morcelés et trop distendus. A une époque où les questions de coût se retrouvent rapidement au cœur des discussions lorsqu’il est question de projets de territoire, il nous semble particulièrement judicieux d’effectuer des analyses coûts-bénéfices montrant la valeur ajoutée des métriques pédestres lorsqu’elles parviennent à s’inscrire au sein des processus de structuration des grands territoires.

LE MOUVEMENT RESTE AUJOURD'HUI L'ENJEU DE TOUS LES DEBATS

Selon qu'on les approche comme sociologue, économiste, géographe, urbaniste, artiste, élu, le mouvement et la mobilité recèlent des interrogations et des problématiques différentes. Sylvain Allemand souligne que bien qu'elle soit la plupart du temps désirée, la mobilité peut aussi être subie. De nombreux contributeurs aux débats dans ce domaine de recherche ne manquent d'ailleurs pas d'observer que la valorisation de la mobilité et son corollaire au siècle dernier, la vitesse, si elle ne se dément pas, va désormais de pair, depuis quelques années, avec la valorisation de la lenteur (Sansot, 1998, 2000 ; Le Breton, 2000). D'autres auteurs, à l'instar de Marc Wiel, de François Ascher ou de Vincent Kaufmann, militent pour une mobilité plus durable et plus multimodale et envisionnent un renouveau de la ville pédestre, sans pour autant diaboliser l'automobile et le périurbain. Marc Wiel reprend les thèses de ses ouvrages précédents (1999, 2002, 2005) sur les relations ambivalentes entre la ville et l'automobile dans un livre plus récent, *Pour planifier les villes autrement* (2007). Il y parle de planification territoriale pour mettre en avant la dimension des flux et des mobilités, qui reste pour cet auteur essentielle dans la mesure où la ville ne se réduit pas à son périmètre administratif, mais déborde au contraire de plus en plus sur ses périphéries. Elle se doit donc de « joindre son destin à celui de sa région, et plus encore, à d'autres cadres territoriaux, rendant caduque une action strictement locale » (Wiel, cité par Paquot, 2010, p. 14).

Au-delà de ce débat polysémique quant aux modes de transport qui sauraient le mieux l'actualiser, le mouvement ou la mobilité s'imposent toujours comme une entrée naturelle dans les enjeux et débats des sociétés modernes (Allemand et al., 2004, p. 17), pour lesquelles les capacités de « se mouvoir » et « d'avoir accès » restent une donnée fondamentale de leur *condition urbaine* (Mongin, 2007). Par mouvement ou mobilité, il faut entendre plus que leurs manifestations directes sous la forme de tendances mobilitaires que l'on peut observer et mesurer. Sylvain Allemand insiste plutôt sur les diverses répercussions du mouvement et de la mobilité sur l'environnement, la morphologie urbaine, les modes de vie et l'accessibilité aux lieux de la ville (Allemand, 2004, p. 16). Il nous semble également primordial de considérer que la mobilité urbaine n'est jamais que la résultante de décisions techniques et politiques. Elle est, au sens premier, un construit sociétal et non une donnée factuelle sur laquelle nous n'aurions aucune prise.

Thierry Paquot voit ainsi dans l'urbanisme « la manière démocratique d'agencer les activités des citoyens dans le temps et dans l'espace, l'art des relations, des transitions, des combinaisons ». Pour Paquot, l'urbanisme « ne se borne pas à « gérer » (...) des opérations urbaines, (...) à articuler transports en commun et transports individuels ». L'urbanisme est pour lui un véritable art de vivre qui « conforte l'amitié de la nature et de la technique avec les humains » (Paquot, 2010, p. 11). En ce sens, l'urbanisme représente la politique de la ville, de l'habitat, des modes de vie urbains, des choix en matière de transports et de distractions, d'équipements et de nature (Paquot, 2010, p. 17). C'est *in fine*, comme l'exprimait déjà Cerdà, tout ce qui contribue au bien-être individuel et au bonheur public qui est en jeu sous cette appellation (Cerdà, 2005 (1^{ère} éd. 1979, éd. orig. esp. 1867), cité par Paquot, 2010, p. 15). En ce

sens, il est essentiel d'opérer des choix qui reflètent cette recherche de bien-être à la fois sur les plans individuel et public. Pour Marc Wiel, ce serait faire preuve de maturité : « la planification urbaine ne deviendra adulte que lorsqu'elle saura arbitrer » (Marc Wiel, 2007, cité par Paquot, 2010, p. 14).

Comment nos sociétés modernes, confrontées à cette mise en mouvement généralisée, peuvent-elles et doivent-elles utiliser et maîtriser ce mouvement ? Telle est la question que pose François Ascher, qui souligne que la possibilité de se mouvoir, en particulier dans les villes, conditionne l'accès à quasi toutes les activités qui fondent l'urbanité (logement, travail, éducation, culture, etc.). François Ascher insiste sur ce droit au mouvement en soulignant que dans nos sociétés, du fait que la division du travail ne cesse de s'approfondir, les mobilités prennent une importance nouvelle et octroyent au droit au mouvement une place grandissante, car il devient en quelque sorte un droit générique dont procèdent de nombreux autres droits. Ce droit ne se résume d'ailleurs pas, aux yeux d'Ascher, à un simple droit de se rendre d'un point à un autre, mais c'est aussi un droit à la qualité des lieux et des temps de transport, car ceux-ci occupent une place grandissante dans la vie quotidienne. Ascher distingue deux types de droits au mouvement : un *droit-liberté*, qui est le droit pour des individus de se déplacer, et un *droit-créance*, c'est-à-dire un droit à disposer des moyens effectifs, pratiques et culturels de se déplacer (Ascher in Allemand et al., 2004, p. 23).

Dans notre société marquée par la variété des besoins et des demandes, par la multiplicité des activités et par l'étendue des territoires du quotidien, les moyens de transport sont dès lors, pour Ascher, des outils-clefs qui permettent aux individus de choisir « ce qu'ils font, quand ils le font, où ils le font et avec qui ils le font ». Pour Georges Amar et Véronique Michaud, c'est la diversité et, notamment, la combinaison des modes qui permettent de couvrir des territoires et des besoins de mobilité très variés. En leur grande majorité, les collectivités publiques ont désormais compris, comme nous l'avons vu au mouvement III, l'enjeu de la multimodalité, qui est aujourd'hui l'un des principaux leviers pour garantir un niveau d'accessibilité qui soit garant d'un développement territorial harmonieux. La diversité modale est dès lors au cœur de la mobilité durable (Amar et Michaud, 2009, p. 11).

Mais au-delà de la question de la durabilité, c'est la vitalité économique même des villes qui est en jeu, nous dit François Ascher. En effet, pour cet auteur, le développement économique des villes repose de plus en plus « sur leur accessibilité, c'est-à-dire leurs connexions aux grands réseaux de transports terrestres et aériens, et sur leur potentiel de main-d'œuvre qualifiée. L'attraction des jeunes couches moyennes et supérieures devient ainsi un élément central des politiques urbaines, qui met au cœur du développement local la qualité de vie, les équipements éducatifs, la culture, les loisirs, et l'image même de la ville » (Ascher, 2009, p. 58). Cela ouvre bien sûr un débat complexe, mais nécessaire, sur le niveau de mobilité qu'une société est en mesure de garantir à tous. C'est d'ailleurs ce débat sur l'équité sociale qui a conduit Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogotá, à privilégier la construction de trottoirs et de pistes cyclables flambant neufs longeant des routes défoncées. Il estimait, à juste titre, que la majorité de la population à Bogotá circulant à pied et à vélo, il aurait été disproportionné et inéquitable de construire des aménités pour la minorité motorisée sans s'atteler d'abord à répondre aux besoins et aux attentes de la

majorité de la population. C'est dans le cadre de ce débat sur le standard minimum de mobilité qu'une collectivité publique souhaite garantir à tous ses citoyens que peuvent être élaborés les cahiers des charges de ce que l'on peut qualifier, avec Ascher, de « service universel de la mobilité », qui représente pour cet auteur « la mobilité minimale qui doit être garantie à tout individu ». Ascher va plus loin pour parler de « service public de la mobilité et de l'accessibilité », qui représente à ses yeux « ce que les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'apporter à tous les citoyens pour qu'ils puissent se déplacer dans les villes partout et si possible à toute heure » (Ascher in Allemand et al., 2004, p. 24).

LE PROJET URBAIN, MOTEUR DE LA VILLE MARCHABLE

Nos différents cas d'étude nous ont montré l'importance de disposer d'outils de planification et de projet urbain performants, et nous avons mis l'accent au cours de notre analyse sur trois aspects qui nous semblent primordiaux et sur lesquels nous aimerions ici revenir : le jeu des acteurs, l'enjeu de la communication et l'importance du facteur temps. Comme nous l'avons vu, ces trois leviers ont été actionnés à différents degrés tant à Lausanne qu'à Genève ou encore Bilbao. Ce sont à nos yeux autant de vases communicants qu'il s'agit de manier avec dextérité, car ils peuvent faire pencher la balance vers le succès d'une opération urbaine, ou au contraire vers son échec.

En ce qui concerne le jeu des acteurs, nous pouvons relever, dans nos cas d'étude de Lausanne et de Bilbao, l'importance de mettre autour de la table des personnalités ayant à la fois une envie forte de faire avancer les choses et le pouvoir décisionnel de trancher rapidement en faveur du projet lorsqu'un consensus commence à se dégager. Antonio Da Cunha souligne en effet que « pour structurer et retisser la ville, que ce soit à l'échelle des grands territoires ou sur des échelles plus modestes, le projet doit aujourd'hui être pensé comme un processus global et transversal mais aussi évolutif, itératif et mobile, concerté et négocié entre les acteurs concernés » (Da Cunha, 2010, p. 14). Nous avons vu également que des facteurs externes qui font intervenir d'autres échelons décisionnels peuvent se révéler décisifs et influencer favorablement le jeu des acteurs en offrant un contexte favorable à la réalisation des projets. C'était le cas notamment avec le renforcement du réseau de transports publics de l'agglomération lausannoise, qui a connu une impulsion décisive avec le co-financement du Métro M2 par le Canton de Vaud (71%) et la Confédération Suisse (12%). Si la Ville de Lausanne n'a participé qu'à hauteur de 17% au financement du métro, elle se devait en revanche de lui offrir une interface multimodale digne d'un projet d'une telle ampleur. C'est désormais chose faite avec la régénération de la Plateforme du Flon, hub de vie devenu un véritable nouveau cœur à l'échelle de l'agglomération. C'était également le cas avec les projets de régénération urbaine financés par le programme européen URBAN à Barakaldo, qui ont incité les acteurs locaux à se mobiliser pour entamer un processus de régénération de leur territoire qui va aujourd'hui bien au-delà du premier périmètre concerné par les fonds européens. Le cas d'étude de Genève nous montre le processus inverse, où les démarches entamées à l'échelon local peuvent avoir valeur d'exemple et inciter les échelons supérieurs à agir également en faveur de la marche à plus grande échelle. Dans tous les cas, il est important de noter le très fort enchevêtrement entre les échelles territoriales, d'une part, et les échelons décisionnels, d'autre part. En ce sens et plus que jamais, le jeu d'acteurs nous semble être une composante essentielle du projet urbain.

Pour Michèle Tranda-Pittion, ce projet doit être compris à la fois comme « projet spatial », en tant que dessin élaboré sur la base d'un dessein négocié et comme « projet collectif », en tant que processus de co-création qui réunit les différents acteurs concernés : les décideurs politiques, les experts, les divers groupes d'intérêts et la population, directement ou indirectement impliquée par des processus de concertation et de participation (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 102). Ces deux facettes sont

finalement indissociables : aucun plan ne sort sur le papier sans qu'il n'ait fait l'objet de débats et de pesées d'intérêts par le jeu des acteurs qui lui a donné naissance. C'est donc par le jeu des acteurs que la forme urbaine future s'esquisse progressivement, mais c'est aussi à partir des images émises que les acteurs négocient et progressent dans leur processus d'apprentissage mutuel au fil de l'élaboration du projet (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 108).

En ce qui concerne l'enjeu de la communication, nous aimerions souligner ici à quel point le jeu d'acteurs que nous venons de décrire est influencé dans une sorte de boucle rétroactive par les processus communicationnels. Le jeu des acteurs devient, par nécessité plus que par choix face aux moyens de communication et de circulation d'information qui s'imposent dans tout processus décisionnel aujourd'hui, un processus à géométrie variable, ouvert sur l'extérieur. Jean-Philippe Dind souligne ainsi que, si le projet lui-même se construit et évolue au travers des différentes arènes de négociation « officielles » (informations publiques, ateliers, travaux de l'équipe de projet, du comité de pilotage, groupes de travail, etc.), c'est aussi et surtout aux travers d'autres canaux, en coulisses ceux-ci, qu'évoluent les points de vue et les rapports de force : discussions informelles entre les élus, entre les habitants, entre les propriétaires et la commune (Dind in Da Cunha, 2010, p. 152). De surcroît, les jeux d'influence passent également désormais par la maîtrise de l'information publique : articles de presse des partisans ou des opposants au projet, sites internet mobilisations sur les réseaux sociaux font partie des outils utilisés de nos jours pour faire pencher l'opinion publique et la décision. Contrairement au tempo des médias, plus ponctuel et dans une certaine mesure plus « contrôlable » via les communiqués de presse, le tempo des blogs associatifs et des réseaux sociaux a tendance à se dérouler en continu, accompagnant les différentes phases du projet et raccourcissant les opportunités de prendre du recul entre le moment de la prise de décision et le moment de la communication.

En ce qui concerne le facteur temps, nous avons vu avec Bilbao que le temps court avait des avantages non négligeables, notamment pour asseoir la crédibilité d'une démarche et permettre aux acteurs de s'engager pour un changement de vocation d'un territoire. Cette rapidité a été un moteur de l'action, et vérifie l'adage populaire « l'action appelle l'action », puisque les premières opérations ont suscité un effet d'entraînement que la planification au sens classique n'aurait sans doute pas engendré. Cependant cette rapidité a présenté aussi des inconvénients : un manque de concertation et une attention moins soutenue portée à la qualité du projet. Avec les cas d'étude suisses, nous avons vu que le temps long présentait certes des inconvénients : une incertitude qui s'installe quant au destin d'un territoire et qui provoque la lassitude et le désengagement des acteurs, pour Lausanne ; un éparpillement spatio-temporel d'une multitude de petites actions conduisant à leur manque de visibilité global, pour Genève. Cependant, nous pouvons aussi relever que ce temps long présente des avantages. Ainsi, Lausanne a pu profiter de l'immense degré de liberté offert par une friche au destin encore ouvert en son cœur de ville au moment où le développement de son réseau de transports lui demandait urgemment une nouvelle greffe de centralité. Quant à Genève, c'est dans le temps long que sont apparues des opportunités auxquelles la municipalité ne songeait même pas lorsqu'elle a entamé son processus de planification. L'enjeu a consisté

alors plutôt à savoir rendre évolutive la planification pour incorporer les nouvelles données et en tirer le meilleur parti.

En effet, face à un contexte où les incertitudes montent quant aux directions à prendre face à un futur de moins en moins déterminé à l'avance, tant le projet urbain que la planification se doivent d'intégrer les éléments de régulation à long terme et à l'échelle de l'ensemble du territoire concerné pour à la fois encadrer son évolution, et laisser les marges de manœuvre nécessaires à la réalisation de futures opérations plus ponctuelles qui doivent rester suffisamment souples pour tirer parti des opportunités qui se présentent. Pour Michèle Tranda-Pittion, la recherche de pertinence doit alors se faire « en tension entre les points qui peuvent et doivent être décidés par la collectivité (...) et ceux qui seront du ressort d'autres partenaires ». Dans ce contexte, les questions que soulève le double essor à la fois des partenariats publics-privés et des processus de délégation de maîtrise d'ouvrage sont délicates. Elles ont partie liée à la fois avec le jeu des acteurs et avec la manière dont celui-ci, justement, s'ancre aux temporalités du projet. L'enjeu, pour les collectivités, n'est pas des moindres : comment rester maîtres de la vision à long terme du développement de leurs territoires, alors que le pouvoir décisionnel est partagé, voire entièrement transféré à d'autres acteurs, qui font référence à des horizons plus courts pour guider leur champ d'action ?

C'est justement ici que le facteur « temps » rentre en ligne de compte. Même au sein d'une société empreinte d'immédiateté telle que la nôtre, l'urbanisme reste un domaine réflexif qui, de par sa nature même, exige du temps. Thierry Paquot identifie une série d'étapes qu'il ne s'agit pas de brûler : la concertation, l'élaboration d'un programme, la mise au point du projet d'urbanisme, le jeu des acteurs, les accords entre intervenants, le montage financier, les processus de participation, puis la réalisation. Une intervention urbanistique demande généralement un temps assez long de planification et de réalisation : de dix à trente ans, selon l'ampleur du site et l'importance des travaux engagés. Thierry Paquot et Michèle Tranda-Pittion s'accordent sur une typologie des opérations urbaines qui se distingueraient par le temps qu'elles demandent pour leur conception. Ils soulignent ainsi que si une opération urbaine relativement restreinte, comme la reconfiguration d'une place ou encore l'édification d'un quartier à vocation mixte, qui dépend en partie du marché quasi momentané de l'immobilier, ne demande qu'une poignée d'années, une opération urbaine d'envergure – comme la régénération de friches industrielles, la création d'un nouveau morceau de ville ou encore la création d'un réseau d'infrastructures de mobilité, qui sont toutes des opérations qui structurent fortement les territoires –, peut s'étaler sur plusieurs décennies. La complexité introduite par ce type d'opération nécessite des démarches de longue haleine qui doivent être définies longtemps à l'avance. Pour Thierry Paquot, il est alors indispensable de phaser le déroulement, ce qui implique automatiquement de concevoir un urbanisme réversible pour mieux faire face aux imprévus et aux impondérables qui surgissent inmanquablement avec le passage du temps. Ainsi, pour Thierry Paquot, « si le phasage a été suffisamment pensé, une opération urbaine d'envergure peut se satisfaire de l'édification de la première tranche, sans avoir vraiment besoin de la seconde et encore moins de la troisième pour être viable » (Paquot, 2010, pp. 55-56). Cela s'avère d'autant plus

important, aux yeux de cet auteur, que sur vingt ou trente ans les priorités du territoire et de ses habitants peuvent avoir largement changé.

La nécessité d'articuler le temps court des opportunités et le temps long de la planification urbaine renvoie *in fine*, selon Michèle Tranda-Pittion, à la question du rapport entre la règle et le projet : « jusqu'où le plan et son règlement doivent-ils laisser la place à un « corridor de possibles » dans lequel le projet peut évoluer en tenant compte des intérêts collectifs, des opportunités du moment et de sa contextualisation ? ». Développer une stratégie de développement territorial forte offre « un cadre réglementaire fixant les limites de l'intérêt commun, mais permettant au projet d'évoluer dans une tension entre ses intentions (le « cap ») et les opportunités du moment » (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, pp. 108-109). Dans la section suivante, nous analysons plus en détail le spectre des actions que peuvent déployer les villes stratégiques pour donner plus de cohérence à leur projets de développement territorial.

LES VILLES STRATEGES A L'AUNE DE LA MARCHABILITE

Les grandes tendances actuelles des stratégies d'aménagement des villes incluent des objectifs que nous avons repertoriés dans peu ou prou dans tous nos cas d'étude, tels que : reconvertir et renforcer la compétitivité des centralités anciennes, créer des espaces symboliques du développement local, insérer les projets de renforcement des centres dans une stratégie d'agglomération, assurer une certaine continuité à des tissus urbains déstructurés par les délocalisations et les fermetures d'entreprises et penser la connexion des nouvelles densifications à des réseaux de transports performants permettant de concevoir le report modal. Pour pouvoir réaliser ces objectifs, les collectivités publiques doivent de plus en plus se lancer dans la recherche d'investisseurs privés avec qui établir des partenariats, s'ouvrir à des maîtrises d'ouvrage complexes où elles doivent partager le processus décisionnel avec un cercle d'acteurs élargi et anticiper, lors de la conception initiale du projet, un phasage qui pourra par la suite se révéler indispensable quant aux différentes tranches opérationnelles nécessaires pour mener à bien le projet (Da Cunha, 2010, p. 18). Le problème provient du fait qu'aux échelles des grandes territoires que nous considérons ici, la complexité de tout projet est magnifiée. Michel Lussault relève ainsi comme particulièrement problématiques, à ces échelles, l'absence de pilotage de l'urbanisation générique et complexe, ainsi que l'absence d'une véritable gouvernance des organisations urbaines (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 767).

Jean Haëntjens utilise le terme de villes stratégiques pour qualifier ces villes qui, à l'instar de Bilbao, mais aussi de Barcelone, Copenhague, Fribourg-im-Brisgau, Lyon ou Malmö, ont réussi à changer leur destin parce qu'elles se sont données « les moyens d'imaginer et de tenir une stratégie » capable justement d'orchestrer à ces larges échelles une cohérence entre plusieurs politiques sectorielles autour d'une ambition et d'un « imaginaire nourri par l'histoire et appuyé sur une géographie retrouvée » (Da Cunha, 2010, p. 14). Pour Haëntjens, ces villes ont inventé une véritable méthode « fondée sur une approche transversale et globale des enjeux urbains » (Haëntjens *in* Da Cunha, 2010, p. 77). Il diagnostique l'essor de ces approches stratégiques comme étant liées à un devoir d'invention par des villes qui, soit devaient faire face à de graves difficultés économiques et sociales, soit étaient portées par l'ambition de « changer de division » dans la hiérarchie urbaine. Haëntjens remarque également que le déploiement de ces approches a pu bénéficier d'un contexte de décentralisation politique favorable dans les années 1980 et 1990, période qui a coïncidé avec un renouveau des pouvoirs urbains qui a été quasi général en Europe de l'Ouest. Ceux-ci ont vu alors leurs compétences se renforcer et leur aire d'influence s'élargir (Haëntjens, 2010). Et ils se sont logiquement mobilisés pour sortir d'une crise urbaine qui frappait alors un grand nombre de cités européennes. Les symptômes étaient connus : pollution des sols et de l'air, paupérisation des centres, fuite des classes moyennes, perte de population. Et Haëntjens de faire remarquer que l'automobile, qui s'était imposée comme le mode de référence, avait accéléré la dynamique centrifuge (Haëntjens *in* Da Cunha, 2010, p. 79).

Pour retrouver une compacité leur permettant de recouvrer un niveau de marchabilité et, partant,

d'urbanité plus acceptables, les villes stratégiques ont déployé de très nombreuses approches, qui incluent en particulier la reconquête de friches industrielles, le développement de l'urbanisation autour d'axes forts de transport collectif et l'expérimentation de nouvelles formes urbaines. Une analyse fine de la demande de mobilité a permis, par ailleurs, à un certain nombre de travaux de préciser les notions de *ville des courtes distances* ou de *ville passante* (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 82). De nombreuses villes tentent depuis quelques années d'appliquer ces principes de la ville des courtes distances à leurs opérations de reconfiguration territoriale ; leurs efforts sont couronnés de plus ou moins de succès, en fonction d'un contexte de départ plus ou moins favorable et de l'ampleur des efforts consentis. Nous pouvons cependant remarquer que même des villes réputées comme étant les fiefs ultimes de l'automobile, à l'instar de Los Angeles ou Detroit, appliquent depuis peu des politiques de promotion de la marchabilité sur leur territoire, avec des résultats aussi positifs qu'inespérés.

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, la flexibilité, la réactivité et la participation proactive des différents cercles d'acteurs sont des valeurs clefs de la démarche stratégique (Da Cunha, 2010, p. 14). Les nouvelles méthodes de gouvernance mises en place par les villes stratégiques reposent notamment, pour Haëntjens (Haëntjens in Da Cunha, 2010, pp. 84-85), sur trois piliers :

- une volonté politique, portée par une gouvernance à l'échelle des enjeux ;
- une ingénierie transversale, le plus souvent déconnectée de l'administration municipale (laquelle est historiquement organisée par secteurs, c'est-à-dire de façon non transversale) ;
- une participation des différents cercles d'acteurs (milieux économiques, milieux culturels, citoyens), fondée sur une culture partagée du projet urbain.

La plupart des villes stratégiques ont su mettre à profit, lorsqu'elles ont pu en bénéficier, l'organisation de grandes manifestations internationales (Jeux Olympiques, Exposition Universelle) pour affirmer leurs stratégies (Haëntjens in Da Cunha, 2010, pp. 84-85). Les villes scandinaves (Copenhague, Malmö, Stockholm ou Helsinki) ont très tôt eu recours à l'argument écologique comme moteur d'une nouvelle attractivité, tournée vers l'économie de la connaissance. Les villes latines (Barcelone, Lisbonne, Bilbao, Valence) ont, quant à elles, plutôt privilégié comme angle d'attaque l'espace public, la culture, l'architecture et le tourisme urbain (Haëntjens in Da Cunha, 2010, pp. 84-85). Cela ne veut pas dire, cependant, que des politiques d'aménagement d'espaces publics ne se retrouvent pas au sein des villes du Nord, puisqu'au contraire, nous pouvons observer que des villes comme Copenhague, Malmö, Stockholm ou Rotterdam ont beaucoup investi ces deux dernières décennies dans la création de nouveaux espaces publics. Ces aménités connaissent un réel succès en termes d'appropriation par la population, en dépit d'un climat que beaucoup considéraient au départ comme défavorable. Cela montre bien dans quelle mesure les questions liées à la qualité de vie, telle qu'elle est transcrite en particulier par les opportunités de séjour au sein de l'espace public, sont au cœur des demandes des citoyens marcheurs.

UNE HYPOTHESE FORTE QUI PLACE L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION AU CŒUR DE LA DISCUSSION SUR L'ACTUEL ESSOR DE LA MARCHE URBAINE

Nous nous approchons du moment où, dans la majorité des agglomérations, les ménages périurbains (dont un conjoint travaille dans l'agglomération sans y habiter) vont être équivalents en nombre aux ménages urbains, c'est-à-dire du jour où l'avantage fonctionnel de la centralité ne sera plus seulement partagé avec la périphérie mais pourra basculer en périphérie.

Marc Wiel

Au fil de ce travail de thèse, nous avons montré à plusieurs reprises, chiffres à l'appui, que l'hémorragie des modes actifs, qui n'avaient cessé au cours des cinquante dernières années de perdre en importance face à la progression des modes motorisés, semble s'être arrêtée avec le tournant du millénaire. La marche a regagné du terrain au cours de cette dernière décennie dans un nombre croissant de villes ; cette tendance est observable autant en Europe qu'aux Etats-Unis, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Ce gain se fait parfois de manière affirmée, le plus souvent encore timidement, mais toujours est-il que la tendance semble bel et bien s'être inversée, du moins dans les villes-centres et les secteurs compacts des agglomérations¹⁴³.

Ce renversement est dû à une amélioration souvent spectaculaire des conditions de marchabilité dans les villes en question. Cette amélioration est due à la mise en place de politiques volontaristes visant l'amélioration des espaces publics existants, à la création de nouveaux espaces dédiés au séjour en milieu urbain, au développement de réseaux facilitant les déplacements à pied et à vélo, ainsi qu'à la construction de ponts et de passerelles facilitant les traversées. Plus généralement, cette amélioration est induite par une attention soutenue à toutes les dimensions de l'aménagement urbain qui, ensemble, font la « ville marchable ».

Ce changement d'attitude face à la marche, s'il est devenu courant en ce qui concerne le cœur historique de la ville, ou encore le traitement de certains éco-quartiers récemment construits (Da Cunha, 2007, 2008 ; Bellante, 2009), peine encore, comme nous l'avons vu, à se généraliser à l'échelle de l'agglomération. Bien des villes qui ont su réintroduire le plaisir de la marche en leurs centres s'arrêtent là dans leurs efforts, tandis que leurs périphéries restent toujours le royaume incontesté de la voiture.

Cependant, certaines agglomérations, à l'instar de celles que nous avons étudié dans le présent travail de

¹⁴³ Il faut dire que la notion d'agglomération reste encore aujourd'hui une notion peu stabilisée, eu égard à la variabilité observable de ses multiples définitions. François Moriconi-Ebrard invoque la signification étymologique du terme aggloméré, qui signifie « unir en masse compacte » (du latin, *glomero* : mettre en pelote, en boule, unir en masse, rassembler en foule). L'agglomération serait à ses yeux l'état qui résulte de cette action. En se focalisant sur les acceptions que le terme a pu prendre en géographie, il en reprend les critères de définition les plus usuels, à savoir : continuité du bâti (dont le seuil varie selon les pays et les auteurs), densité ou encore une combinaison qui résulte de ces deux critères pris ensemble. Pour être considérée comme urbaine, une agglomération doit présenter certaines caractéristiques, variables selon les pays : un nombre minimum d'habitants et un pourcentage défini d'emplois, la présence de certains types de services et de fonctions, un certain pourcentage de non-agriculteurs (encore que nous puissions nous poser la question de la pertinence d'un tel critère eu égard au brouillage qui actuellement résulte d'une interpénétration croissante entre les modes de vie « urbains » et « ruraux »), etc. (Lévy et Lussault, 2003, p.49).

thèse, ont su aller plus loin dans leur démarche et intégrer la marche dans la planification de la mobilité à l'échelle de leur bassin de vie fonctionnel. Ces cas, qui restent pour le moment relativement exceptionnels, nous montrent que de telles politiques sont possibles et produisent des effets positifs sur les pratiques de la marche urbaine, qui se traduisent par une augmentation de la part modale de la marche non seulement à l'échelle locale des communes mais aussi à l'échelle du bassin métropolitain. Nous avons pris Genève et Bilbao comme cas d'étude principaux pour illustrer cette démarche novatrice. Ces deux cas nous ont permis d'étayer notre hypothèse centrale :

La « ville marchable » ne peut vraiment advenir que lorsqu'elle est le fruit d'une démarche intégrée à grande échelle, qui sait dépasser le clivage centre/périphérie pour traiter l'agglomération dans son ensemble.

Certes, des actions isolées peuvent apporter des améliorations conséquentes à l'échelle locale dans certains secteurs. Nous en avons énuméré un certain nombre qui nous paraissent particulièrement réussies aux mouvements II et III. Mais ces solutions resteront toujours partielles si elles ne reposent pas sur une politique globale construite en tenant compte de l'ensemble des mouvements que les citoyens déploient au sein des bassins fonctionnels qui composent le cadre quotidien où se déroulent leurs activités. C'est la raison qui nous a mené à ne pas considérer la marche *per se* uniquement dans un cadre spatial de proximité, mais à analyser les conditions d'émergence d'une véritable politique de marchabilité dans ses liens étroits avec une politique de multimodalité.

Comme nous l'avons vu au mouvement III, la marche ne peut véritablement conforter son assise à l'échelle de l'agglomération que dans le cadre d'une vision qui promeut l'essor de la ville multimodale¹⁴⁴. L'inverse est aussi vrai, et une ville multimodale ne peut véritablement se déployer qu'en prenant appui sur la marche comme ciment permettant d'assurer la cohésion entre tous les autres modes. Car si la marche peut être un mode, elle est d'abord ce que tous les modes ont en commun. Pour emprunter n'importe quel mode, il faut d'abord marcher (Michaud et Segrestin, 2008, p. 5).

L'arrivée de la marche sur les devants de la scène mobilitaire (Renesson, 2004) repose donc avec acuité la question de la pertinence de nos organisations spatiales actuelles fondées sur des métriques automobiles et la nécessité, dans une perspective de durabilité, de réorienter ces organisations spatiales sur des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Cela ne signifie pas pour autant qu'il faille ignorer les écueils, au demeurant nombreux, associés à l'essor d'une ville compacte¹⁴⁵ et dense qui serait uniquement fondée sur le cadre spatial de la proximité. La limite tendancielle d'un tel cadre spatial risque en effet rapidement de se révéler concomitante d'un cloisonnement de l'univers des possibles qui aboutit *in fine* à un effrondrement des lieux de vie sur eux-mêmes.

¹⁴⁴ Nous donnerons une description plus détaillée de ce que nous entendons par ville multimodale au sein du mouvement III.

¹⁴⁵ La ville compacte, dense et continue, serait le meilleur outil de réduction de la consommation du carburant et des émissions des GES (Communauté Européenne, 1990 ; Charte d'Aalborg, 1994 ; Urban Task Force, 1999 ; Commission Européenne, 1999 ; Charte de Leipzig, 2007) (Allain in Da Cunha, 2010, p. 49).

Les méfaits d'un surcroît de densité qui serait prôné de manière isolée sont dénoncés par de nombreux chercheurs¹⁴⁶ qui estiment que la densité seule ne peut se porter garante ni de la vitalité économique, ni de la diversité sociale d'un territoire. Les opérations de densification doivent ainsi intégrer tout en amont les enjeux de mixité sociale et d'intensité urbaine (Böhme et Meyer, 2002 ; Da Cunha, 2009 ; Da Cunha et Kayser, 2009 ; Jaillet, 2008 ; Lavadinho, 2009a ; Chambefort et Lense, 2010, 2011 ; Lavadinho et Lense, 2010a et 2010b ; 2011).

De même, un surcroît de proximité n'est pas forcément désirable, comme le montrent les tendances à la gentrification (Atkinson, 2005) ou encore les processus de fracture sociale de plus en plus marqués (Haumont et al., 1996 ; Jaillet, 2008) dont témoigne la multiplication des *gated communities* (Davis, 2000 ; Charmes, 2005), qui essaient dans tant de villes pour abriter les classes aisées, ou encore la multiplication des tout aussi cloisonnées cités, favelas et autres quartiers getthoïsés, où se concentrent les classes défavorisées. Pour Marc Wiel, l'automobile opère un changement d'échelle qui affecte la ségrégation sociale horizontalement, à la manière dont l'ascenseur a pu affecter la ségrégation sociale verticalement lors de son introduction il y a de cela un siècle. En effet, l'automobile renforce localement l'homogénéité sociale tout en accentuant les inégalités dans l'accessibilité (Jemelin et al., 2006, 2007) à la diversité des aménités urbaines. Pour Marc Wiel, le paradoxe naît de la tension entre l'accès à des réalités disjointes multiscalaires permis par l'automobile et une volonté de concentrer l'accès à ces aménités au niveau local : « ce processus transformera paradoxalement tout effort de défense de la proximité, voire toute promotion des modes de transport alternatifs – s'il n'est pas combiné à celui de la mixité – en renforcement de la ségrégation sociale » (Wiel, 2002, pp. 77-78). Eric Le Breton prolonge cette réflexion en soulignant que l'inégalité sociale se réorganise de nos jours selon une logique « directement indexée à la capacité de mobilité des individus. Ceux qui maîtrisent la mobilité accèdent à un monde réticulaire et s'opposent à ceux qui ne la maîtrisent pas, alors « assignés à résidence » (Le Breton, E. in Allemand et al., 2004, p. 118). Ainsi pour Eric Le Breton la mobilité participe et renforce la fragmentation sociale. Pour éviter ces risques bien réels, nous pensons qu'il est nécessaire de questionner les degrés de marchabilité désirables aux diverses échelles territoriales de façon à couvrir avec équité le territoire dans son ensemble.

De surcroît, le cadre référentiel de la ville multimodale interroge les échelles qui maximisent les synergies entre les mesures de promotion des divers modes de transport. C'est justement ce qui nous a conforté dans notre choix de démonstration de l'hypothèse principale défendue par ce travail de thèse, à savoir qu'il faut dépasser le cadre spatial imposé par la proximité, si nous voulons appréhender les enjeux que pose la marche urbaine aujourd'hui. Ces enjeux interpellent la place de la marche au cœur des systèmes de mobilité contemporains. Pour notre part, nous considérons la marche comme partie prenante et constitutive d'une desserte multimodale et multiscalaire des territoires urbains. L'enjeu de la durabilité demande lui aussi « des approches spatiales pour concevoir et construire un territoire durable et de qualité

¹⁴⁶ Voir le dossier spécial « Tours » dans la Revue Urbanisme n°354, de mai-juin 2007 et celui intitulé « Rues des cités » dans la Revue Urbanisme n°353 de mars-avril 2007

qui soient systématiquement multiscalaires, allant de l'échelle du quartier à celle de l'agglomération » (Da Cunha, 2010, p. 14). Il nous a donc semblé nécessaire de dépasser l'échelle classique de la proximité qui a servi de cadre spatial à la majeure partie des réflexions sur la marche urbaine jusqu'à présent pour nous intéresser à l'échelle de l'agglomération, que nous considérons la plus pertinente aujourd'hui pour penser la marchabilité.

Ces logiques d'action publique en faveur de la promotion de la marche se doivent donc d'être accompagnées par d'opérations de valorisation urbanistique, à différentes échelles, dans une optique de développement intégré de la ville dite multimodale. Cela ne peut se faire sans mettre à contribution la planification territoriale, d'autant plus cruciale dans le cas de la marche que celle-ci implique des réseaux qui ne peuvent s'affranchir, au niveau des perceptions et des représentations, de leur environnement immédiat. Cela implique une coordination sans faille entre réseaux de mobilité et territoires traversés. Or cette logique de contiguïté a été évincée au cours des dernières décennies, comme nous l'avons vu au mouvement III, par les logiques aréolaires et rhizomiques qui ont constitué des réseaux sans lien direct avec le territoire traversé, comme on a pu en développer pour la route, le rail et les transports aériens. L'objectif de durabilité repose avec acuité la question de quelle logique est à même de mieux répondre aux usages et aux besoins en mobilité dans un contexte urbain, qui, on ne le soulignera jamais assez, obéit encore à une nécessité de co-présence et à une organisation spatiale qui privilégie la concentration des flux et des activités.

Nous irons même plus loin en défendant, avec Pascal Amphoux, que « c'est l'urbain, et plus précisément son évolution récente, avec tout ce qu'elle contient de diffus et de non encore advenu, qui fonctionnellement naturalise la marche – non pas seulement en ce qu'il lui confère un environnement naturel (auquel il s'agit d'ailleurs de trouver des formes contemporaines autres que celles du parc, du square ou du jardin), mais en ce qu'il la fait oublier, c'est-à-dire précisément en ce qu'il la renaturalise, et lui redonne son caractère de pratique motrice ordinaire, normale et simplement fonctionnelle. » (Amphoux, 2004, p. 138). Amphoux voit dans le développement de plus en plus fréquent de grands projets de traversées piétonnes à l'échelle de la ville, de l'agglomération, voire du territoire au sens large du terme, les signes d'un véritable renouveau de la marche à grande échelle. Nous avons également insisté sur cette dimension collective, banale et utilitaire qui caractérise la marche fonctionnelle. En effet, l'on peut traverser les grands territoires pour le plaisir de la dérive, à l'image des situationnistes (Davila, 2002), mais aussi pour de simples raisons véhiculaires (Lavadinho et Winkin, 2004).

L'hypothèse forte qui considère la marche fonctionnelle comme l'élément de base du bouquet multimodal à disposition des citoyens pour se mouvoir au sein de bassins de vie élargis a ainsi guidé notre analyse pour comprendre les processus qui ont permis aux politiques de promotion de la marche de se concrétiser au sein de diverses agglomérations européennes, et en particulier celles de Lausanne, Genève et Bilbao, que nous avons étudiées de manière plus approfondie. Cette hypothèse a également orienté la construction de notre grille analytique et l'élaboration, au sein du mouvement II, de toute une série de concepts opératoires pour tenter de comprendre les dynamiques de la marche et leurs implications pour

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

l'aménagement des espaces publics et des réseaux de mobilité (envisagée dans une acception véritablement multimodale) qui garantissent l'accès à la ville et à ses ressources. Ces réseaux sont à concevoir, non pas de manière isolée et fragmentée, comme on le constate encore trop souvent aujourd'hui, mais plutôt comme faisant partie intégrante d'une conception d'ensemble cohérente. Celle-ci doit être conçue dès le départ à large échelle, de façon à incorporer de manière proactive les dynamiques qui sous-tendent le développement de l'agglomération.

Nous avons pu illustrer les résultats concrets d'une telle démarche dans le mouvement IV, avec notamment les cas d'étude de Bilbao et de Genève, qui ont toutes les deux résolument pris le parti de considérer leur marchabilité comme l'axe privilégié de leur vitalité urbaine. Si les solutions peuvent diverger pour mieux s'adapter au contexte local, les deux fondamentaux sont bien les mêmes : la marche urbaine comme couche première structurant toute la politique de mobilité ; la conception d'espaces publics comme ossature de base articulant les divers réseaux de transport et des opérations urbaines d'envergure.

A Bilbao en particulier, les opérations urbaines sont conçues à partir de ces vides structurants, et non l'inverse. L'espace public n'est pas un supplément d'âme qui s'immiscerait dans les interstices restants entre les immeubles. Il est, au contraire, le socle d'un développement urbain qui place l'humain au centre. Bilbao suit ainsi l'ordre de priorisation préconisé par Jan Gehl (Gehl, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000, 2004 ; Gehl, Gemzøe et al., 2006 ; Gehl, 2010) pour tout projet urbain : partir de la vie et des usages et des cheminements que le vivre-ensemble demande, pour concevoir les espaces publics. Puis délimiter, en dernier lieu (et uniquement en dernier lieu) la place à consacrer aux bâtiments. Pour Jan Gehl, les considérations sur le bâti n'apparaissent donc qu'en dernier dans la conception des espaces urbains.



Figure 187 - Le concept « Life, space, buildings » est au cœur de la méthodologie de Jan Gehl. Cet architecte mondialement connu pour ses diagnostics de marchabilité de toute une série de métropoles, est l'auteur de nombreux ouvrages sur les dynamiques de séjour au sein des espaces publics. © Gehl Architects. Source : www.gehlarchitects.com.

LA MARCHÉ DANS LES CHAMPS DE LA PENSÉE URBAINE

Au fil de ce travail de thèse, nous avons fait appel à un certain nombre d'approches conceptuelles illustrant les principaux courants de réflexion et de recherche autour du thème de la marche urbaine.

Dans l'introduction, tout d'abord : nous avons pu constater comment, dans le champ méthodologique, les courants de recherche qui se sont focalisés sur la ville et l'urbain comme objets d'étude ont souvent eu recours à l'observation de terrains où les marcheurs et leurs pratiques au sein de l'espace public figurent en bonne place.

Dans les mouvements I, II et III, ensuite : nous avons vu successivement comment les discours ont convergé dans les champs philosophique et littéraire pour respectivement façonner un imaginaire lié à la flânerie et encourager l'émergence de pratiques de promenade de loisirs en milieu urbain, discuter la fonction des hétérotopies en tant que tiers lieux permettant à l'enchantement d'éclorre et repositionner la place ontologique du corps au sein de la ville.

Dans les mouvement III et les mouvements IV, enfin : nous avons pu faire le constat que la marche fait l'objet d'enjeux forts dans **le champ urbanistique** pour penser la ville et ses mobilités aujourd'hui. Puis nous avons croisé les regards portés sur la marche en tant qu'objet d'étude dans **le champ des sciences sociales**, et en particulier celles qui se consacrent à l'étude du phénomène urbain. Géographie bien sûr, mais aussi anthropologie et sociologie urbaines ont été tour à tour évoquées pour mieux comprendre la place que cet objet interdisciplinaire par excellence a pu prendre dans les réflexions des chercheurs issus de ces diverses disciplines. Nous avons ainsi pu constater qu'après avoir été relativement dormant depuis les années 1970, le thème de la marche a connu depuis la fin des années 1990 une formidable poussée réflexive dans ces trois champs de pensée et d'action sur l'urbain, concomitante de son renouveau dans les pratiques et les représentations sociétales. Cet essor parallèle de la thématique à la fois dans les faits et dans leur théorisation ne relève évidemment pas du hasard : les sciences sociales tentent toujours d'accompagner l'émergence de nouveaux phénomènes urbains par des analyses qui approfondissent les raisons de la montée en puissance de ces phénomènes et ses enjeux pour la société. L'essor de la marche urbaine ne fait pas exception et bien des chercheurs investiguent cet épiphénomène en tant que manifestation d'évolutions sociétales sous-jacentes qui transforment en profondeur notre façon de concevoir la mobilité et nous font revoir la notion même d'urbanité. Nous avons ainsi posé le retour actuel de la marche comme prémisses de ce changement de paradigme sociétal où le « toujours plus vite » et « toujours plus loin » sont peu à peu remplacés par le « toujours plus proche » et « toujours connecté » (Lavadinho, 2010k). Comme nous l'avons montré plus en détail dans le chapitre dédié au primat de la « valeur urbanité » sur la « valeur vitesse », les attentes des urbains associées à une accessibilité définie en fonction de la vitesse et de la distance sont désormais remises en question et cèdent le pas à une volonté d'urbanité, comprise comme le potentiel d'accéder plus facilement à un plus grand nombre de réalités sociales (personnes, activités, biens et services).

La marche, enjeu de nouvelles valeurs

Nous avons consacré le mouvement I aux valeurs de la marche. Nous y considérons ce mode sous l'angle de l'enjeu qu'il constitue pour la refonte des représentations et des pratiques de la mobilité, valeur première de nos sociétés hypermodernes (Ascher 2001, 2005 ; Aubert 2004, 2010 ; Bauman, 1995, 2000, 2005 ; Charles, 2007 ; Ehrenberg, 1995, 1998 ; Lipovetsky, 1989 (1^{ère} éd. 1983), 2004, 2006).

Le premier chapitre de ce mouvement a énuméré un certain nombre de signes annonciateurs du changement de paradigme mobilitaire en faveur de la marche. Nous avons cherché à identifier la marche comme à la fois productrice et réceptrice de ces valeurs sociétales nouvelles ou remises au goût du jour. En ce sens, la marche pourrait être considérée comme l'un des révélateurs de l'épistémè de notre époque, au sens que lui prête Foucault dans *Les Mots et les Choses* (1966), d'un « ensemble de productions de la culture constituées des régularités discursives, des couches de savoirs qui délimitent ce qu'une époque peut ou non penser, ce qu'il est possible de dire ou de voir ». Ces « conditions de vérité » encadrent ce qui est possible et acceptable pour la période de l'histoire à laquelle nous vivons. Foucault s'intéresse non pas tant à la stabilité de ces savoirs, mais plutôt à la latitude introduite par les écarts de pensée lors des ruptures entre leurs diverses configurations historiques. Nous pourrions alors argumenter que le renouveau de la marche urbaine apparaît comme l'un des symptômes actuels de cette discontinuité. Les nouveaux discours qui s'articulent autour de la marche depuis une décennie partout dans le monde urbain témoignent de cette rupture avec les discours mobilitaires précédents, imprégnés d'une doxa de la vitesse qui trouve ses limites dans les nouvelles exigences de durabilité et de qualité de vie (*liveability*) à laquelle les villes, en tant qu'actrices majeures de notre monde urbain actuel, souscrivent désormais.

Parmi les facteurs qui sous-tendent l'essor de la marche urbaine, nous avons pointé le rééquilibrage désormais recherché au sein de la triangulation entre coprésence, mobilité et télécommunication. La coprésence, loin d'être mise à mal par l'essor exponentiel au cours de ces dernières décennies des deux autres modes d'interaction à disposition des humains pour communiquer, devient au contraire encore plus prisée et activement recherchée par les citoyens. Cette recherche de coprésence joue un rôle non négligeable dans l'essor de la marche, qui est par excellence une forme de mobilité qui privilégie en tout temps le contact. L'enjeu est alors de favoriser la latéralisation et la texturisation que la marche opère déjà naturellement, afin de tirer le meilleur parti des avantages qu'offre la très forte « adhérence » de ce mode.

Dans le deuxième chapitre, dédié à l'émergence de l'homme multimodal, nous avons exploré les raisons du succès croissant de la marche en milieu urbain, au regard des évolutions récentes des habitudes et des styles de vie : l'essor croissant des loisirs, l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées, de nouvelles manières d'acheter sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une plus forte intégration de nouvelles façons de se mouvoir en ville.

Nous avons également mis en évidence dans ce deuxième chapitre les nouvelles exigences que l'essor de la ville multimodale fait peser sur le capital spatial. La palette des compétences mobilitaires et les

portefeuilles d'accès s'élargissent pour inclure de plus en plus de modes de transport, y compris de nouveaux modes créés par hybridation, à l'instar du covoiturage, de l'autopartage, du pédibus ou du vélo en libre-service, qui ont en commun le fait de s'affranchir d'une définition trop étroitement associée à un véhicule, pour privilégier plutôt l'analogie aux usages qui peuvent en être faits. L'accessibilité aux ressources que la ville offre et les compétences des individus pour en tirer pleinement parti deviennent ainsi l'objet d'enjeux. Équité, proportionnalité, liberté de choix sont des fondamentaux qui reviennent souvent sur la balance dans les processus décisionnels. Cette pesée d'intérêts intéresse autant les décideurs politiques qui orientent les développements infrastructurels à venir, que les professionnels de l'urbain (Despresle et al., 2008) qui aménagent les lieux-mouvements au sens large du terme. Ces fondamentaux influencent aussi les choix des citoyens, dont les stratégies mobilitaires jouent de ces degrés de liberté afin de tirer le meilleur parti de l'environnement mobile de leurs quotidiens urbains.

Le troisième chapitre du mouvement I traite du déficit de visibilité de la marche. Nous y soulignons le hiatus existant entre des pratiques de la marche impressionnantes par leur nombre autant que leur diversité et une prise en compte de ce mode encore trop lacunaire au sein des politiques publiques. Malgré les récents progrès observés dans un grand nombre de villes, la visibilité de ce mode reste bien en-deçà de ce que l'on pourrait attendre eu égard à son importance dans les systèmes de mobilité urbains. Cette situation est due tant à des systèmes de mesures statistiques peu adéquats (voire inexistant), qu'à une culture des acteurs qui reste empreinte de préjugés quant à l'efficacité de la marche comme mode fonctionnel. Cela a pour implication directe que son traitement reste, le plus souvent, pointilliste à l'échelle locale, ne parvenant pas à monter en puissance pour se déployer à l'échelle de l'agglomération.

En effet, les exemples sont encore trop rares où, comme à Genève, la marche est considérée sur un pied d'égalité face aux autres piliers de la mobilité urbaine : les transports publics et les modes individuels motorisés. Pourtant, sa part modale, souvent majoritaire au sein de la ville consolidée, dépasse de loin celles du vélo, des transports publics et même, de plus en plus souvent, de la voiture. Cela justifierait pleinement des investissements plus massifs dans ce mode, ne serait-ce que pour des raisons d'efficacité économique, sans même mentionner les enjeux d'attractivité (Damon et Cusin, 2010), d'équité sociale, de durabilité et de santé. Nous avons montré que la prise en compte de tous ces aspects dans une évaluation coûts-bénéfices qui mette explicitement en exergue les apports de la marche à la vitalité de l'économie urbaine peut sensibiliser les acteurs à consentir des investissements importants dans ce mode autrefois négligé.

Le quatrième chapitre de ce mouvement est consacré aux politiques de promotion de la marche et au jeu d'acteurs qui les sous-tend. Nous avons montré comment le nouveau paradigme mobilitaire qui met l'urbanité avant la vitesse est désormais porté politiquement, dans la mesure où il correspond plus fortement aux aspirations sociétales actuelles des résidents, des visiteurs et des entreprises qui viennent s'installer sur un territoire donné. Un environnement urbain de qualité, de bonnes infrastructures dédiées aux loisirs, une meilleure qualité de vie se comptent au nombre de ces exigences qui convergent vers un développement urbain plus durable. Nous avons ainsi fait le constat, malgré les écueils posés par des

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

mesures statistiques encore lacunaires, d'une évolution tout à fait remarquable des politiques publiques au cours de la dernière décennie vers une meilleure prise en compte de la marche, en tant que mode de transport à part entière, mais aussi et surtout, en tant que ciment de la ville multimodale.

Cependant, nous avons aussi pu mesurer l'écart encore important entre les discours politiques et les pratiques d'aménagement, entre la planification et la mise en œuvre des projets, entre les vœux émis pour un changement rapide des mentalités et les lenteurs parfois conséquentes dans l'offre infrastructurelle. Celle-ci peine à suivre les aspirations des citoyens prêts à basculer vers de nouveaux comportements. Elle peine également à conforter les pratiques déjà adoptées par des citoyens précurseurs, qui n'ont souvent pour recours que de rebasculer sur des pratiques peu durables, faute d'une mise à disposition cohérente d'une véritable offre multimodale intégrée à l'échelle de tout le bassin de vie. Cet état de choses insatisfaisant provient, pour l'essentiel, du manque de coordination entre les acteurs et du manque d'intégration entre les divers modes de transport, qui continuent encore à être développés en suivant séparément leurs propres logiques. Rares sont encore les propositions qui offrent un bouquet véritablement multimodal. Les choix de financement continuent d'alimenter chacun des modes indépendamment des autres, et il n'existe quasiment pas de lignes budgétaires spécifiquement dédiées à l'intermodalité, notamment lorsque celle-ci combine les modes de transports individuels ou partagés aux modes de transport publics.

Lorsque une politique véritablement multimodale existe, c'est souvent le manque d'intégration territoriale de l'offre qui pêche par sa timidité. En effet, cette offre reste parfois bloquée par des barrières institutionnelles, tandis que les usagers, eux, enjambent chaque jour sans même y penser une succession de frontières territoriales afin de déployer leurs multiples activités sur des bassins fonctionnels de plus en plus étendus. La desserte de ces territoires souffre de toutes sortes de dysfonctionnements dus au manque de coordination institutionnel (Bleton-Ruget et al., 2006). Rien ne sert d'émettre des vœux pour organiser la mobilité de manière plus rationnelle et durable, tant que d'autres politiques à incidence spatiale (foncières, fiscales et économiques notamment) et les forces du marché (de l'emploi et du logement notamment, mais aussi celles qui président aux choix de localisation des infrastructures dédiées au commerce, aux loisirs, aux sports et à la culture, de plus en plus situées en périphérie, malgré des subventions publiques pourtant importantes) continuent de propager leurs effets sur la répartition territoriale des activités et de l'habitat.

Confrontés aux effets d'orientations publiques et privées contradictoires sur leurs modes de vie, il ne reste aux citoyens qu'à compenser, par leurs choix de mobilité, cette quadrature du cercle entre habitat, emploi et toutes les autres activités – achats, loisirs, sociabilités – qui font le sel de la vie. En effet, toutes ces activités se retrouvent dispersées sur des bassins territoriaux de plus en plus distendus, notamment du fait que les petites opérations foncières passent souvent au travers des mailles du filet de la planification, qui se concentre surtout sur les opérations urbaines de plus grande ampleur. Dès lors, les stratégies mobilitaires des citoyens s'appuient sur des sauts d'échelle importants qui joignent ces divers territoires de manière inédite et le plus souvent non anticipée.

Nous avons montré que, face à cette réalité, une politique de promotion de la marche urbaine a d'autant plus de chances de réussir qu'elle ne se cantonne pas aux politiques sectorielles classiques des transports, mais est au contraire portée transversalement par un nombre important de politiques publiques (aménagement urbain, santé, politiques de la ville, économie, tourisme, etc.) et d'initiatives privées (compagnies d'assurances, politiques d'entreprise). Nous avons également fait le constat de combien la promotion de la marche urbaine dépend du facteur humain. Elle a partie liée avec un changement de mentalité de la part des acteurs – décideurs, concepteurs, chercheurs, associations, société civile – appelés à se mobiliser autour des opérations urbaines concrètes, qui font advenir la ville marchable. L'importance du jeu des acteurs traverse en filigrane tous nos terrains. Les agglomérations de Lausanne, Genève et Bilbao se distinguent en effet pour avoir mis en place des solutions innovantes pour favoriser la concertation et le dialogue entre toutes les parties prenantes. Quatre facteurs ont contribué à concrétiser leurs visions d'avenir : des acteurs concernés et investis, un consensus fort, un sens du timing sachant profiter des opportunités extérieures qui se présentent et une claire priorité, y compris budgétaire, accordée à la marchabilité des espaces publics.

Les citoyens adhèrent, le plus souvent. D'autres protestent, parfois assez fort pour faire capoter les projets. La marche n'est pas à l'abri des effets NIMBY (*not in my backyard*). Elle peut faire aussi parfois l'objet de détournements, comme lorsque les zones 30 en viennent à assurer plutôt la tranquillité au sein des pavillons résidentiels que la marchabilité au sein des rues, qui restent, quant à elles, aussi désertes qu'auparavant. Lorsque la concertation se déroule bien et qu'il y a une forte appropriation des projets urbains par les citoyens marcheurs, nous avons pu constater que ceux-ci fréquentent en nombre, de jour comme de nuit, été comme hiver, les nouveaux espaces réaménagés. Ils délaissent leur voiture pour se rendre à pied ou en combinaison avec les transports publics aux divers lieux où se déroulent leurs activités. Ils séjournent plus longtemps dans l'espace public. Ils profitent plus de tout ce que la ville a à leur offrir. Ils le font en compagnie de leurs proches, avec qui ils restent en contact rapproché et permanent par la coprésence, la mobilité et les télécommunications. La gestion de la distance, entendue comme la capacité à être et rester mobile, se double désormais d'une gestion de l'accessibilité, entendue comme la capacité à être et rester connecté (Lavadinho, 2010k). Profitant de leurs séjours prolongés au sein de l'espace public, les citoyens marcheurs consomment plus, dépensent plus, « font tourner le commerce », comme on dit, et contribuent ainsi à l'essor économique de leur cité.

Faut-il s'en désoler au nom d'une manipulation marchande du citoyen ? Un certain nombre d'auteurs déplorent en effet l'essor des terrasses et des centres commerciaux à ciel ouvert comme une confiscation de l'espace public à des fins commerciales. Sans déconvenir des inconvénients que posent certaines contraintes d'accès spatio-temporelles à ces lieux, et des problèmes d'équité que pose « le devoir de consommer » à des prix souvent prohibitifs, nous voudrions ici nuancer ces critiques. La boboisation des espaces publics n'est ni une fatalité, ni une raison pour conforter un attentisme qui viserait à garder en l'état des espaces pauvres en qualité de vie urbaine, par exemple ceux qui sont confisqué à leur tour par l'automobile à des fins de stationnement. En ce qui concerne l'appropriation des espaces à ciel ouvert à

des fins commerciales, nous faut-il ici rappeler que de tout temps, la fondation même des villes s'est appuyée sur le socle du commerce et des échanges ? Un tel brassage, à la fois divers et concentré, des personnes et des biens constitue l'ingrédient premier de l'urbanité. Ce principe de brassage s'est non seulement maintenu jusqu'à aujourd'hui, mais il a même repris de l'ampleur avec l'essor des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010), par essence forgées sur le frottement spatial et social.

Nos cas d'étude pointent plutôt vers un bilan plutôt positif des agglomérations marchables. Les écueils que nous pouvons rencontrer avec ces opérations de régénération urbaine à haut degré de marchabilité sont bien entendu réels, et il ne s'agit pas de les sous-estimer, notamment en termes des risques de gentrification ou d'une montée de l'entre-soi liée à un relatif enclavement dans une échelle de proximité. Mais il ne faudrait pas pour autant tomber dans l'excès inverse et en arriver à diaboliser la « ville où il fait bon vivre » tout en encensant la ville actuelle : étalée, bruyante, polluée, fragmentée, inégalitaire, celle-ci reste bien en-deçà des attentes et aspirations citoyennes quant à une meilleure qualité de vie urbaine. Il paraîtrait aberrant de se contenter d'un *statu quo* actuellement insatisfaisant, sous prétexte que des espaces publics plus beaux, des espaces publics plus verts et des rues plus agréables à arpenter à pied font monter le prix du m² habitable. Si la ville marchable devient plus chère, c'est avant tout, ne l'oublions pas, parce qu'elle devient plus désirable.

Le vrai enjeu, selon nous, est ailleurs. Bien entendu, des poches d'urbanité ne seront jamais autre chose que des poches, réservées à des élites nanties qui pourront s'en garantir l'accès. Dans ces conditions, l'inégalité peut éclore, et elle le fera, à n'en pas douter, assurée par les mécanismes de l'offre et de la demande qui régissent les échanges de nos sociétés de marché. La question de l'équité sociale pose irrémédiablement dans son sillage la question de la généralisation de l'accès aux ressources que la ville peut offrir (Jemelin et al., 2006, 2007). Si la marchabilité devient une ressource, alors l'enjeu de sa répartition spatiale au sein des territoires de vie devient prioritaire. Nous pensons qu'un déploiement judicieux de la marchabilité à l'échelle de toute l'agglomération pourrait utilement contribuer à limiter ces effets indésirables liés à la concentration, sur uniquement quelques quartiers marchables, des aménités que la ville peut offrir.

De nouveaux concepts pour appréhender la marche

Le mouvement II, consacré aux **concepts de la marche**, a constitué le socle d'une réflexion théorique portant à la fois sur les stratégies déployées par les marcheurs en milieu urbain et sur la nécessité d'une meilleure prise en compte de ces stratégies pour concevoir à la fois les espaces publics et les réseaux les plus propices à la marche urbaine. Chacun des chapitres de ce mouvement décline, en autant de concepts-clés, nos propres intuitions et esquisses théoriques permettant d'appréhender la marche dans les limites de l'intelligibilité offerte par ses pratiques observables.

A partir de nos analyses de terrain, nous avons ainsi défini un certain nombre de concepts : parmi les plus opératoires, nous pouvons mentionner tout d'abord la *texturisation de la marche* et son pendant, l'*espace*

palimpseste, qui trouve sa manifestation concrète dans les *hubs de vie* (que nous avons analysé dans le détail avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne au sein du mouvement IV).

En deuxième lieu, nous avons repris le concept d'*agrafes urbaines* (Pech, 2009) développé au sein de l'Agence d'Urbanisme de Lyon par François Bregnac et ses collègues, qui nous a paru porteur pour décrire les dispositifs au moyen desquels il est d'augmenter le degré de marchabilité des territoires périphériques. Les obstacles à la marchabilité au sein des grands territoires sont nombreux, du fait que ces territoires sont tout à la fois façonnés par une topographie parfois accidentée et les contraintes liées à la présence de plans d'eau ; sillonnés par des infrastructures de transport rail-route qui introduisent de fortes coupures linéaires ; et ponctués par de grands équipements qui introduisent des coupures surfaciques majeures. Il nous a semblé primordial, dans ce type de contexte, de pouvoir identifier quelles étaient les meilleures manières pour neutraliser ces coupures. Nous avons ainsi mis en évidence la manière dont de telles agrafes ont la capacité de renouer les liens entre les quartiers, en illustrant ces processus de couture urbaine avec trois exemples concrets : Plan-les-Ouates à Genève, Frederiksberg à Copenhague et le collier de perles que composent les quatre espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes dans la banlieue de Paris, que nous avons analysés dans le détail au chapitre dédié au cabotage urbain.

Le *cabotage urbain* représente justement, à nos yeux, le socle qui doit guider la réflexion en matière d'agencements des réseaux autant que de localisation des attracteurs. Pour assurer une navigation véritablement efficace, la *signalétique intuitive* se doit de s'appuyer sur ces stratégies de cabotage employées par les marcheurs. Nous avons offert une large place à l'analyse du projet *Legible London*, qui nous semble particulièrement exemplaire en la matière.

Le dernier chapitre du mouvement II met en exergue le processus de *ludification* (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho, à paraître), décrivant des exemples de solutions innovantes dans les champs de l'art et du design urbains qui rendent la marche plus attractive et contribuent, par un regard décalé sur les dispositifs urbains, à conférer aux marcheurs de nouvelles façons de s'approprier la ville. Nous avons exploré notamment deux pistes : celle du rééquilibrage entre transit et séjour, avec des exemples repérés à Graz, Lyon et Zurich ; et celle de la pérennisation d'un autre regard sur les lieux et les temps du quotidien, renforcé d'année en année avec la récurrence saisonnière d'aménagements éphémères, à l'instar de l'opération Paris-Plages ou le Festival Arbres & Lumières à Genève. Les détournements, qui sont le propre du champ artistique, se font ainsi l'écho des détournements qu'opèrent les marcheurs eux-mêmes et se révèlent féconds pour interroger la marche dans toute sa diversité. Lorsque les villes entament un processus de réappropriation et de rééquilibrage des usages de la voie publique, lorsque un nouveau « contrat » de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007¹⁴⁷ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) impliquant la négociation avec tous les usagers et acteurs de la rue est en

¹⁴⁷ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.
Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

cours d'élaboration (Chaudoir, 2009), à l'instar du nouveau « code de la rue », les grands événements éphémères (« Nuits blanches » et « Paris plage » à Paris, la « Fête des lumières » à Lyon, etc.), ou encore des périodes d'interdiction de la circulation automobile (« Paris respire »), peuvent se révéler fort utiles à l'exercice, car ils exercent une forte influence sur les changements de représentation. Ils montrent ainsi aux citoyens tout le champ des possibles en termes de mobilité (Amar et Michaud, 2009, p. 11).

La marche fait un saut d'échelle

Dans le troisième mouvement, consacré aux **échelles de la marche**, nous avons exploré la diversité des opérations mises en place par des villes pour promouvoir la marche urbaine à diverses échelles. Nous sommes partis, avec le premier chapitre de ce mouvement, de l'échelle ontologique du corps urbain. Si nous marchons, c'est bien parce que nous avons un corps. C'est *in fine* ce corps qui nous permet, en marchant, de nous approprier à la fois kinesthésiquement et cénesthésiquement le monde. Nous avons considéré cette échelle corporelle par le prisme d'une approche philosophique doublée d'une approche sensible qui lui fait écho. Toutes deux envisagent la place du corps dans l'espace comme primordiale pour expliquer à la fois notre vécu et notre compréhension du monde. Le corps joue ainsi un rôle médiateur essentiel entre les animaux sociaux bipèdes que nous sommes et cet urbain qui nous entoure de toutes parts.

Du corps, nous avons fait le saut d'échelle vers l'urbain, justement, et les diverses formes que la marchabilité peut prendre, en fonction des échelles auxquelles elle se déploie. Le spectre spatial des mesures analysées est large, allant de l'échelle locale de l'espace ordinaire, celui de la rue ou du quartier (conception d'espaces publics, mesures de modération du trafic, zones de rencontre et zones 30, interventions artistiques), à l'échelle globale de l'agglomération toute entière (masterplans, conception de réseaux à priorité piétonne, plans lumière, aménagements éphémères, festivals, politique d'art en ville, etc.). Ces opérations concrètes rencontrées sur le terrain ont été pour nous autant de ressources pour étayer les concepts-clés que nous avons pu construire dans le mouvement II pour étoffer nos interprétations théoriques.

La problématique principale de ce travail de thèse, à savoir la question de la pertinence de la marche à l'échelle de l'agglomération, trouve ici son argumentaire théorique le plus appuyé. Le débat se cristallise autour du déploiement de centralités périphériques marchables au sein des grands territoires. Nous montrons que l'enjeu de la densité est à reconsidérer et prenons résolument le parti d'une intensité urbaine multipolaire (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2010f), qui saurait tirer le meilleur parti des vagues successives de délocalisation des fonctions des centres vers les périphéries pour faire des « centralités périphériques » de véritables concentrés multifonctionnels où l'urbanité peut éclore (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b). Dans un tel contexte, où des constellations de « centralités périphériques » brillent dans un univers rempli de vides et d'espaces diffus innaccessibles autrement qu'en automobile, il faut bien entendu dépasser la seule échelle de la proximité, qui se révèle largement insuffisante pour assurer un degré efficient de mobilité. Il nous faut considérer plutôt la conjugaison heureuse de la marche et des

transports publics au sein d'un processus itératif qui alterne connectivité et proximité. Nous avons décrit ce processus ailleurs sous le nom de *nearness dynamics* (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h), afin de souligner la nature dynamique que doit nécessairement prendre la notion de proximité en périphérie. Cette piste semble prometteuse, comme nous l'avons vu, pour assurer une meilleure structuration des territoires diffus, en créant notamment des clusters de marchabilité qui relient de manière performante les « centralités périphériques » et les interfaces multimodales.

La marche se déploie dans les grands territoires

L'urbanisation du monde ne correspond pas à une nouvelle sédentarisation, mais plutôt à de nouvelles formes de mobilité.

Marc Augé

Nous avons consacré le quatrième et dernier mouvement aux **terrains de la marche**. Nous avons entamé ce mouvement par un chapitre illustrant avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne le pouvoir fédérateur d'un site régénéré, à la fois *hub de vie* et *agrafe urbaine*, qui assume pleinement sa nouvelle fonction de cœur d'agglomération. Nous y avons également et surtout étayé l'argumentaire théorique construit dans le mouvement précédent autour de notre hypothèse centrale portant sur la marche à l'échelle de l'agglomération, à la faveur de deux études de terrain consacrées à Genève et Bilbao. Les démarches de promotion de la marche entreprises à grande échelle au cours des deux dernières décennies par ces deux agglomérations nous ont amené à considérer ces deux métropoles, de taille moyenne à l'échelle européenne, comme préfiguratrices de la tendance urbanistique vers laquelle tendent peu ou prou toutes les agglomérations aujourd'hui. Nous avons décrit cette tendance à l'aide de la métaphore de « la ville où il fait bon vivre ». La mobilité dans une telle ville devient nécessairement multimodale. Par extension, ou plutôt devrions-nous dire par nature, cette dernière se doit alors de devenir aussi une ville marchable.

Cette mouvance dépasse cependant largement le cadre de réflexion de la ville-centre pour englober la totalité du bassin fonctionnel. La véritable innovation à l'œuvre dans les politiques que nous avons étudiées tant à Genève qu'à Bilbao réside dans ce saut d'échelle. A ce stade de développement de la marchabilité, il ne s'agit plus de rendre plus marchable ce qui l'est déjà – les territoires denses, mixtes et compacts des centres – mais de rendre marchable ce qui ne l'est pas encore – les territoires diffus, épars et par trop monofonctionnels des périphéries.

Quelles sont donc les leçons à retenir à partir des expériences menées par les différentes agglomérations que nous avons étudiées autour de la promotion de la marche urbaine ?

Nous avons vu que les acteurs du développement territorial urbain ont à leur disposition divers instruments pour assurer la promotion de la marche urbaine :

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Sur le plan des pratiques, la création d'espaces publics, la requalification de friches urbaines, l'amélioration de la continuité, de la perméabilité et de la connectivité des réseaux, le recours aux agrafes urbaines (Pech, 2009) pour diminuer les effets de coupure et renforcer les liens entre les lieux de vie, la transformation des interfaces multimodales en hubs de vie, l'augmentation quantitative et qualitative des espaces verts, sont quelques unes des actions concrètes que les collectivités publiques que nous avons analysées ont mis en œuvre pour améliorer leur degré de marchabilité à large échelle.

Sur le plan des représentations, les agglomérations que nous avons étudiées ont travaillé sur l'essor d'une véritable culture de la marche urbaine, en communiquant sur les diverses facettes idealtypiques de la ville marchable : **la ville ludique** – avec l'exemple éphémère de Paris-Plages ou celui plus perenne du Stadtlounge de Saint-Gall ; **la ville de la proximité** – avec les exemples des cercles d'accessibilité du projet *Legible London* ou la cartographie de *Genève en temps-piétons* ; ou encore **la ville où il fait bon vivre** – avec des espaces publics de qualité comme la Plateforme du Flon à Lausanne ou les promenades autour de la Ria à Bilbao. Ces exemples montrent qu'en jouant sur les imaginaires, les villes détiennent un véritable levier pour instaurer durablement l'idée de ville marchable auprès de leurs citoyens.

LA PERIPHERIE, UN NOUVEAU TERRAIN DE JEUX POUR LA MARCHE URBAINE

En appeler au désir et au plaisir de l'altérité, non pas la différence facilement assimilable, mais la véritable résistance, la franche opposition, la dissemblance majeure et fondamentale.

Michel Onfray

Ce travail de thèse a pu conforter notre hypothèse de départ quant à la pertinence de l'échelle de l'agglomération pour penser la marche urbaine. De façon transversale et commune à tous nos cas d'étude, nous avons pu constater que lorsque une politique en faveur de la marche est portée de façon cohérente sur une période continue à l'échelle de tout le territoire, elle accumule assez rapidement des résultats concrets et des changements visibles des pratiques au quotidien, notamment les pratiques liées aux achats et aux loisirs. Ces pratiques se déroulent de plus en plus dans les espaces dits « creux » de la périphérie aux heures dites « creuses » de midi, de la fin d'après-midi, en soirée et le weekend.

Nous avons montré que cette image mentale est dépassée au profit d'une intensité urbaine qui apparaît ponctuellement et crée des pics de demande là où l'on ne les attend pas (Lavadinho, 2009a). L'enjeu est dès lors de mieux en tenir compte dans l'organisation de l'offre mobilière complémentaire à la marche, par exemple avec un renforcement des fréquences des transports publics vers des attracteurs situés en périphérie, la création de services plus flexibles de mobilité à la demande ou encore une meilleure répartition des stations d'autopartage et de vélos en libre-service.

Si l'avenir du monde urbain semble donc pouvoir appartenir à la marche – y compris en périphérie, longtemps l'apanage de l'automobile – cela ne va pas sans de profonds remaniements de ce même monde urbain au présent. Les pistes pour l'action sont nombreuses. Avant tout, il nous semble essentiel de repenser l'accessibilité piétonne des attracteurs dans les secteurs excentrés. Ceux dédiés au commerce, bien entendu, mais aussi ceux dédiés aux sports, aux loisirs et à la culture dont l'exode vers la périphérie est comme nous l'avons vu de plus en plus marqué actuellement. La qualité de leurs cheminements d'accès à pied pâtit souvent de nombreuses coupures territoriales et d'un environnement immédiat peu amène pour les marcheurs.

Assurer un haut degré de marchabilité ne fait généralement pas partie des objectifs d'aménagement de ces équipements situés en périphérie, car la marche est jugée comme non pertinente au sein des grands territoires. Les accessibilités y sont encore trop souvent régies uniquement selon le principe du « tout-voiture ». Tout au plus une desserte par bus de ces attracteurs est-elle assurée, aux fréquences trop faibles pour être véritablement attractive. Cependant nous pouvons constater aisément, en nous rendant sur le terrain, à quel point ces attracteurs font l'objet de déplacements à pied depuis les secteurs d'habitat environnants, voire depuis plus loin. Des traces de lignes de désir piétonnes (Lavadinho, 2008a) sont là pour en témoigner, coupant à travers talus, barrières et parkings pour rejoindre les entrées de ces grands équipements. Il est rare que l'aménagement de ces derniers prenne en compte le piéton en amont. Des

exceptions existent pourtant qui montrent que, lorsque c'est le cas, le succès est au rendez-vous, avec une forte appropriation des itinéraires aménagés par les marcheurs. Nous l'avons vu notamment avec l'exemple de Fredesriksberg à Copenhague, auquel nous pourrions rajouter ceux de du centre commercial et de loisirs Sihlcity à Zurich et du musée Zentrum Paul Klee à Berne, qui, non obstat le fait d'être situés en périphérie, bénéficient d'une accessibilité à la fois piétonne et multimodale exemplaire.

Contrairement aux idées reçues, la périphérie ne présente pas que des désavantages pour la marche : elle recèle souvent de nombreux espaces ouverts sur les grands paysages de l'agglomération ; elle est également sillonnée par des trames vertes et bleues et ponctuée par les parcs d'agglomération, offrant ainsi de nombreuses opportunités pour interagir avec une nature en ville dont les citoyens sont de plus en plus friands. L'enjeu est alors de savoir s'appuyer sur les stratégies de cabotage des marcheurs, afin de les inciter à prolonger le temps qu'ils consacrent à marcher. Cela est possible, nous l'avons vu avec l'exemple de Plan-les-Ouates, en rendant la texture du trajet assez intense pour en faire un temps plein. Les marcheurs ont tendance à couper par les parcs et à emprunter préférentiellement des coulées vertes et des itinéraires longeant des plans d'eau, pour autant que la perméabilité de ces tissus soit assurée et que transitions vers le tissu bâti environnant soient aisées. Cette stratégie se révèle non seulement plus agréable, mais aussi plus rapide et plus efficace que d'emprunter le réseau viaire, pénalisé par de nombreux croisements et feux de signalisation. Encore faut-il que les piétons soient assurés de la continuité et de la connectivité de ces itinéraires, notamment lorsqu'ils se trouvent dans des tissus périphériques, dont la lisibilité se révèle généralement plus faible que dans les centres, comme nous l'avons montré au chapitre dédié aux repérages. Les progrès dans ce domaine ont été importants au cours de la dernière décennie, avec notamment le développement, au sein des systèmes d'information géographiques (SIG), de couches spatiales spécialement dédiées aux modes actifs – indiquant notamment, en sus du réseau viaire proprement dit, les sentiers, les passages piétonniers à l'intérieur des bâtiments et les possibilités de traversées informelles. Le développement de ces outils se révèle essentiel puisqu'au moyen d'une signalétique et d'une cartographie adaptées, il encourage fortement le choix de privilégier la marche pour ses déplacements y compris à l'échelle des grands territoires. Nous avons montré des exemples réussis d'application cartographique avec les cartes des Promenades piétonnes et Genève en temps-piétons et les projets cartographiques *Legible London* et *Tube & Walk*, qui sont des outils spécialement adaptés à la navigation pédestre.

De manière plus générale, nous avons cherché, tout au long de ce travail de thèse, à privilégier les exemples de dispositifs assurant un haut degré de marchabilité au sein des tissus périphériques. Notre but était de montrer qu'il est tout à fait possible, en profitant des opportunités de requalification offertes par de grandes opérations urbaines ou plus simplement en composant avec l'existant, de produire, aujourd'hui déjà, des périphéries tout à fait marchables. L'exemple de Barakaldo dans la périphérie de Bilbao est à cet égard porteur. La recherche dans le champ de l'urbain pourrait à l'avenir se saisir de ce champ de réflexion encore en friche. L'un des enjeux serait notamment d'identifier de manière plus systématique les conditions de possibilité qui pourraient faire advenir ces périphéries véritablement marchables,

prérequis indispensable à nos yeux au succès des politiques de promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération. Il est évident cependant qu'il ne s'agit pas, à cette échelle, de considérer la marche uniquement *per se*, mais au contraire de l'intégrer à une véritable stratégie multimodale qui sache tirer parti de ses combinaisons multiples avec d'autres modes pour explorer dans un rayon d'action plus vaste l'intensité urbaine des grands territoires (Lavadinho, 2010f).

Un beau programme de recherche pour la décennie à venir, mais aussi et surtout, une démarche de fond nécessaire à la sédimentation des arguments qui sauront continuer à porter la marche au front des politiques de mobilité et des dynamiques d'aménagement qui transforment le fait urbain aujourd'hui. Le présent travail de thèse s'inscrit au sein de ce vaste mouvement réflexif, notre contribution ayant permis d'asseoir l'hypothèse d'un déploiement de la marche à l'échelle de l'agglomération. Ce sujet reste encore largement à défricher et devra faire l'objet de bien de recherches complémentaires dans les années à venir. Certes, les agglomérations pionnières que nous avons étudiées ont su faire le pas vers la multimodalité, qui comme nous l'avons vu implique toujours un haut degré de marchabilité. Cependant, ces agglomérations marchables restent une exception. La règle, quant à elle, reste celle des agglomérations où la marche n'a pas encore droit de cité.

Le principal obstacle pour l'immense majorité des territoires urbains reste aujourd'hui celui de trouver la bonne échelle à laquelle penser et agir sur la marche. C'est d'ailleurs ce constat qui nous a motivé à orienter ce travail de thèse vers une validation de l'hypothèse qui considère la marche comme pertinente à l'échelle de l'agglomération. Tant que les collectivités considéreront la marche comme un problème local qui appelle des solutions locales, la marche restera en-deçà de son vrai potentiel. Or, il reste encore bien à faire auprès des décideurs politiques et économiques, des concepteurs de l'urbain et des citoyens marcheurs eux-mêmes pour battre en brèche le sens commun qui exclut d'emblée la marche de la pensée et de l'action à l'échelle des grands territoires. Nous avons clairement plaidé au fil de ces pages pour un positionnement fort de la marche au cœur de systèmes de mobilité multimodaux performants, qui répondent aux besoins et aux attentes engendrés par nos modes de vie actuels répartis sur des bassins de vie étendus. Notre plaidoyer se termine ici. Notre hypothèse, quant à elle, ne fait que commencer son voyage à travers le vaste champ de la pensée urbaine. Elle sera appuyée, contredite, réfutée, comme il arrive d'ordinaire à toute hypothèse livrée à l'espace public de la recherche. Ses germes féconderont à leur tour de nouvelles hypothèses sur d'autres friches de pensée connexes qu'il reste encore à explorer. Il lui faudra aller d'un bon pas, car le chemin qui mène à la marchabilité est encore long pour les grands territoires.

L'arrêt, l'immobilité retrouvée, la tension physique de l'effort soudainement relâchée, c'est une sensation merveilleuse, celle de l'arc débandé. Il vaut la peine de marcher, et de marcher dur, rien que pour le plaisir de pouvoir s'arrêter.

Théodore Monod

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE DE L'AUTEUR

PUBLICATIONS

Winkin Y., Lavadinho S., (à paraître) « Vers une marche-plaisir », Coll. Dossiers, CERTU, Lyon.

Lavadinho S., (à paraître) « Réenchanter la marche, ludifier la ville », Revue Les Cahiers de l'Urbanisme, éditions Service Public de Wallonie – Mardaga, Bruxelles.

Von der Muhll D., Ruzicka-Rossier M., Lavadinho S., (à paraître) « Le piéton dans l'entre-deux des villes. Des IGT/IFF accessibles aussi sans voiture : une utopie réaliste et indispensable ». Rapport technique pour le compte de l'ARE/ASTRA, EPFL, Lausanne.

Lavadinho S., (2011a) « La mobilité constellaire », Revue COLLAGE n°3/11, juin 2011.

Lavadinho S., (2011b) Dossier « La marche, mode d'avenir », Revue Ville & Vélo n°48, janvier/février 2011.

Lavadinho S., Lensel B., (2011) « Urbanisme commercial : la révolution new look ? » (y compris les cas d'étude européens afférents), in Dossier : « Le centre commercial contre la ville », Revue Urbanisme n°377, mars/avril.

Winkin Y., Lavadinho S., (éds.) (2011) « Villes qui marchent: Tendances durables en santé, mobilité et urbanisme. Les cas de Genève et Grenoble. », Rapport technique SEST 05-018-01, Agence Nationale de la Recherche française (ANR), Université de Lyon ENS-LSH.

Lavadinho S., Lensel B., (2010a) « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt », Urbia n°11, décembre 2010, Lausanne.

Lavadinho S., Lensel B., (2010b) « Manifeste pour une centralité suburbaine », Technicités n°194, 8 septembre 2010, pp. 23-25.

Lavadinho S., Lévy J., (2010) « Marcher avec les transports et la ville », Division Prospective de la RATP, Les rapports prospectifs, n° 160.

Lavadinho S., (2010a) « What measures do people believe in? » in Methorst R., Monterde i Bort H., Risser R., Sauter D. Tight M & Walker J (Editors) Pedestrian Quality Needs (PQN). Final Report of the COST Project 358, Cheltenham: Walk21

Lavadinho S., (2010b) « Mettre le piéton au centre des préoccupations », Aspects, Magazine de la Chambre Franco-Suisse pour le commerce et l'industrie, pp. 18-19.

Lavadinho S., (2010c) « La parole à... », Revue Ville & Vélo n°45, mai/juin 2010.

Sauter D., Von der Mühl D., Lavadinho S., (2009) Country report Switzerland, COST Action 358 Pedestrian Quality Needs, Urban Mobility Research, Zurich.

Lavadinho S., (2009a) « Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir », Urbia n°9, Lausanne, pp. 87-104.

Lavadinho S., (2009b) « 99 actions pour la ville autrement ! », Revue Urbanisme n°365, mars/avril.

Lavadinho S., Winkin Y., (2009) « Comment ludifier nos villes », Revue Urbanisme n°366, mai/juin, pp. 82-86.

Lavadinho S., (2008a) « Chemins de traverse et lignes de désir », in Dossier : « Marcher », Revue Urbanisme n°359, mars/avril.

Lavadinho S., (2008b) « L'Europe en marche » (interview de Rob Methorst, chairman de l'action COST 358), in Dossier : « Marcher », Revue Urbanisme n°359, mars/avril.

Lavadinho S., (2008c) « Le piéton de Genève », in Dossier : « Marcher », Revue Urbanisme n°359, mars/avril.

Lavadinho S., (2008d) « Le Plan-Piétons, un concept qui a fait ses preuves », in Dossier : « Marcher », Revue Urbanisme n°359, mars/avril.

Lavadinho S., (2008e) Le marcheur urbain, actant de la ville. in G. Borasi, M. Zardini, (dir.), Actions : comment s'approprier la ville ?, Centre canadien d'architecture/SUN, Montréal/Amsterdam, pp. 30-39.

Lavadinho S., Winkin Y., (2008) « Du marcheur urbain », in Dossier : « Marcher », Revue Urbanisme n°359, mars/avril.

Winkin Y., Lavadinho S., (2008) « Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva Case », in Tim Ingold and Lee Vergunst, eds., Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot, Aldershot, Ashgate, pp. 155-167.

Lavadinho S., (2006a) « Evaluating walking promotion policies with regard to mobility representations, appropriations and practices in public space », in Mander et al. (eds.) The Sustainable City IV: Urban Regeneration and Sustainability. London: WIT Press.

Lavadinho S., Winkin Y. (2005a) « Enchantment engineering and pedestrian empowerment: the Geneva case », working paper, Dpt of Anthropology, University of Aberdeen, September 12-15, 2005.

Lavadinho S., Winkin Y. (2004) « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », In MEI n°22.

COMMUNICATIONS LORS DE COLLOQUES, CONFERENCES ET SEMINAIRES

Lavadinho S. (2011c) « Les hubs de vie : Quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? », Colloque « Interfaces & Métropoles » - 8ème Rencontre franco-suisse des urbanistes, UNIL, Lausanne, 8 juillet 2011.

Lavadinho S. (2011d) « Comment promouvoir la marche ? Le rôle central de la communication », Colloque « La marche, mode d'avenir », Bruxelles Mobilité, Bruxelles, 21 juin 2011.

Lavadinho S. (2011e) « Comment promouvoir la marche : le rôle central de la communication », Colloque « Renouveau de la marche en Suisse et en Europe » pour la clôture de l'Action Suisse COST 358, EPFL, 8 avril 2011.

Lavadinho S. (2011f) « Caminhar para a cidade multimodal : quais os papéis dos operadores de transportes públicos ? », Symposium « A rua é nossa... de todos nós ! », organisé dans le cadre du passage à Lisbonne de l'Exposition « La rue est à nous tous » de l'Institut des Villes en Mouvement, 15 février 2011.

Lavadinho S. (2011g) « Réenchanter la marche, ludifier la ville », Colloque « marche et design urbain » organisé par l'ARBA-ESA, l'IBGE-BIM et l'ULB, 20 janvier 2011.

Lavadinho S. (2010d) « Réenchanter la marche, ludifier la ville : bonnes pratiques et actions innovantes », Club des villes & territoires cyclables, 2ème réunion du groupe de travail Marche, 14 décembre 2010, Hôtel de ville de Paris.

Lavadinho S., (2010e) « Walking as a lever towards the multimodal city: What are the roles that mobility operators can play? », Walk21 Conference Proceedings, 18 November 2010, Den Haag.

Lavadinho S. (2010f) « Intensités métropolitaines: entre densité et polycentrisme », 7ème Controverse du SCoT 2030, 6 octobre 2010, Grenoble.

Lavadinho S., Limao S., (2010g) « Daily mobility practices of potential users of innovative urban transport mode », 2 September 2010, Ascona.

Lavadinho S., (2010h) « Marcher en ville : un nouveau luxe bobo ou un bien véritablement démocratisé ? », Colloque « Les élites dans la ville », 20 avril 2010, Université Libre de Bruxelles.

Lavadinho S., (2010i) « Caminar a la escala de la aglomeración: paisajes y imaginarios para dinámicas de proximidad en la ciudad », SE30 Otros Paisajes, 12 avril 2010, Sevilla.

Lavadinho S., (2010j) « Evaluating the potential for intercity travel combining public transport and active modes », IAMF, 10 March 2010, Geneva.

Lavadinho S., (2010k) « Marcher connecté : accessoirisation piétonne et réseaux spatiaux et sociaux dans la ville 2.0. », Cafés Géographiques, 10 février 2010, Lyon.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Lavadinho S., (2009c) « Marcher en ville: un style de vie », Colloque ANR-SEST, 10 décembre 2009, Paris.

Lavadinho S., (2009d) « De Londres à Bilbao: marche urbaine et nouveaux systèmes de mobilité. Impacts sur l'aménagement et les politiques de déplacement dans les métropoles européennes », Séminaire Repères européens, 22 octobre 2009, Agence d'Urbanisme de Lyon.

Lavadinho S. (2009e) « Mobilité douce et santé en milieu urbain : Enjeux d'aménagement et politiques publiques », Colloque Mobilité et obésité, « La ville face à l'obésité », CRIA, Institut de Géographie, 18 septembre 2009, Paris.

Lavadinho S., (2009f) « The multimodal walker: potentials for combining walking and public transport at the agglomeration scale », STRC Conference Proceedings, 9 September 2009, Ascona.

Lavadinho S., (2009g) « Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir », Journée d'échange franco-suisse « Densités, centralités, intensités. Quelles perceptions? Quelles réalités? Quelles représentations? », Urbanistes des territoires, Fédération Suisse des urbanistes, 3 juillet 2009, Université de Lausanne.

Lavadinho S., (2009h) « Nearness dynamics for shopping and leisure: Sustainable strategy or impossible myth? », Center for the Study of Urban Dynamics, East China Normal University, 23 May 2009, Shanghai.

Lavadinho S., (2009i) « City alternative transport system », ETRI Urban Mobility Conference, 13 May 2009, Brno.

Lavadinho S., (2009j) « Measures that people believe in », Meeting COST 358 PQN, Belgrade, 1-2 April 2009.

Lavadinho S., (2009k) « Favoriser les métriques pédestres. Enjeux d'aménagement et politiques publiques : Le cas de la Suisse », Plateforme de débat ADEUS « Les modes actifs » ; 23 mars 2009, Strasbourg.

Lavadinho S., (2008f) « Mobile lifestyles and publicity: how cars can make you healthy », STRC Conference Proceedings, 13 October 2008, Ascona.

Lavadinho S., (2008g) « Nearness dynamics in suburbia », Walk21 Conference Proceedings, 8-10 October 2008, Barcelona.

Lavadinho S., (2008h) « Les espaces publics en Suisse : hubs de vie, vecteurs de durabilité », Conférence AITF, 12 juin 2008, Nantes

Lavadinho S., (2008i) « L'anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », 24 avril 2008, Conférence Midi-Santé Hainaut.

Lavadinho S., (2007a) « Human-powered Cities: Sustainable Trends in Health, Mobility and Urbanism.

The Cases of Geneva and Grenoble », Walk21 Conference Proceedings, 1-4 October 2007, Toronto.

Lavadinho S., (2007b) « Human-powered Cities: Sustainable Trends in Health, Mobility and Urbanism. The Cases of Geneva and Grenoble », STRC Conference Proceedings, 13 September 2007, Ascona.

Lavadinho S., (2007c) « L'importance de la mobilité de proximité en périphérie », 75e congrès de l'ACFAS sur le thème « Les villes et les déterminants environnementaux de l'obésité et de la santé : constats et pistes de recherche », Université du Québec à Trois-Rivières.

Lavadinho S., (2007d) « Potentiel piétonnier des villes et des banlieues : enjeux d'aménagement et politiques publiques », Conférence du 10 mai 2007, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), Montréal.

Lavadinho S., (2006b) « Mobile lifestyles and publicity: how accessorizing the urban nomad changes pedestrian representation of self », Walk21 Conference Proceedings, 23-25 October 2006, Melbourne.

Lavadinho S., (2005a) « Walking, from policy to practice. The Geneva case », Walk 21 Conference Proceedings, 22-23 September 2005, Zurich.

Lavadinho S., Abram L. (2005) « Webwalk: using GIS mapping to compute door-to-door routes on a web platform », Walk 21 Conference Proceedings, 22-23 September 2005, Zurich.

Lavadinho S., Pini G. (2005) « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », Actes du Colloque «Développement urbain durable», septembre 2005, Université de Lausanne.

Lavadinho S., Winkin Y., (2005b) « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine », Actes du Colloque «Développement urbain durable», septembre 2005, Université de Lausanne.

MEMOIRES

Lavadinho S. (2004) Genève et ses promenades piétonnes : Evaluation d'une politique publique urbaine face aux représentations, appropriations et pratiques de mobilité douce au sein de l'espace public, Mémoire de diplôme (DESS), Université de Lausanne, Lausanne

Boillat P., Lavadinho S. (2004), « La légitimité des experts et la participation des citoyens dans les études d'aménagement du territoire: analyse critique de l'étude sur le développement futur de Genève-Sud », travail de diplôme (1) (DEA), Université de Lausanne, Lausanne

Grin C., Kummli I., Lavadinho S., Vieira S. (2003) « Genève au fil de l'eau : le réaménagement des rives du Rhône face aux usages ; enjeux morphologiques et institutionnels », travail de diplôme (2) (DEA), Université de Lausanne, Lausanne.

Lavadinho S., (2002) « Promenades sur la Rade : l'imaginaire de l'eau aux Bains des Pâquis : flux

proxémiques, rituels d'interaction et mythologies de communication urbaine », Mémoire de Diplôme (DEA) en Médias et Communication sous la direction de Y. Winkin, Université de Genève, Genève.

Lavadinho S., (2001) « La Coulouvrenière, un quartier en mutation ; entre industrialisation et réaffectation culturelle », Travail de terrain, Université de Genève, Genève.

RAPPORTS DE RECHERCHE TECHNIQUES

EPFL

COST A34 « Rôles sociaux et mobilité quotidienne: des politiques publiques à incidences spatiales et de leurs influences sur le bien-être des mères de famille » (en collaboration avec Luc Vodoz et Olivier Walser, CEAT).

Université de Genève, Observatoire Universitaire de la Mobilité

Genève et ses promenades piétonnes : Evaluation d'une politique publique urbaine face aux représentations, appropriations et pratiques de mobilité douce au sein de l'espace public (Ville de Genève, 2004).

Pratiques sportives des jeunes à Genève (Canton de Genève, 2004).

Utilisation et attractivité des TPG dans le périmètre de Genève Sud (TPG, 2003).

Genève-Sud, rapport de première phase, déplacements, comportements de mobilité et perceptions des habitants (Canton de Genève, 2003).

Etude de l'adéquation entre l'offre et la demande de loisirs dans le canton de Genève (Canton de Genève, 2003).

TABLES-RONDES, COMITES D'EXPERTISE

2011 : Experte invitée dans le cadre de la démarche de préparation du Plan-piétons de Bruxelles entamée par Bruxelles-Mobilité. Lavadinho S., (2011) Keynote « Promouvoir la marche », séminaire International « La marche, mode d'avenir » du 21 juin 2011 à Bruxelles.

2011 : Collaboration avec les urbanistes-lumière en charge de la conception du Plan-Lumière de Lausanne. Contribution d'expertise locale, participation aux analyses de terrain et suivi de la démarche participative auprès de la population lausannoise.

2011 : Experte invitée dans le cadre de la démarche de labélisation « Ports durables » YES-OMYP, volet mobilité.

Experte invitée à la journée d'échanges organisée par le Pôle accessibilité de la Ville de Lisbonne, 17 février 2011.

2009-2011 : Participation au groupe de travail pour l'accompagnement du projet Métasanté et montage du comité d'experts, CHUV, Lausanne.

2007-2011 : Experte, participation au séminaire «La marche au cœur des mobilités », RATP, Paris.

Membre du Programme Committee de la Conférence Walk21 2010, La Haye.

Lavadinho S. (2010) Keynote « Suisse mobile: un contexte favorable à une mobilité saine et active » et participation à la table-ronde d'experts pour alimenter la réflexion sur le Programme national d'actions « Mobilités douces et actives », Direction Générale de la Santé, Ministère de la Santé et des Sports, 10 septembre 2010, Paris.

Lavadinho S., (2009) Keynote « The space-time of active modes » and round-table, International Active Transport Workshop, Québec en Forme, 24-25 septembre 2009, Montréal.

Experte invitée à la journée d'échanges « Superwalker : transformer mon quotidien en journée de sport », Oxyane Walking brand, Décathlon, 20 novembre 2008, Lille.

Participation à la table-ronde « Les incontournables théoriques et méthodologiques pour développer les savoirs multidisciplinaires », 75e congrès de l'ACFAS « Les villes et les déterminants environnementaux de l'obésité et de la santé : constats et pistes de recherche », 10 mai 2007, Université du Québec à Trois-Rivières.

OUVRAGES CITES

ADEME (2003). Apaisement du trafic - GRAZ (AT). Ademe/Energie-Cités. Politiques d'apaisement du trafic, 2002-2003: 4 p.

Alayo, J. (2008). L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao. Grand Témoin. Forum Regional, Marseille, ANRU - Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine: 46 p.

Alayo, J. (2011). Bilbao after 2010 - Looking ahead. London, City Reformers group: 20 p.

Alinski, S. (1971). Rules for Radicals. A Pragmatic Primer for Realistic Radicals. Random House, New York: 196 p.

Allain, R. (2004). Morphologie Urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville. Editions Armand Colin, Paris: 254 p.

Allain, R. (2010). "Formes urbaines et développement urbain durable." in A. Da Cunha. Urbia: Les Cahiers du développement urbain durable - Centralités, urbanisme durable et projet. No 11 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 43-74.

Allemand, S., F. Ascher et J. Lévy, Eds. (2004). Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans sociétés urbaines contemporaines. Colloque de Cerisy : Institut pour la ville en mouvement, Editions Belin, Paris: 336 p.

Amar, G. (2003). "Le bonheur d'une ville, pour un génie poétique." in Les annales de la recherche urbaine, No 94 (octobre): pp. 81-86.

Amar, G. (2010). Homo Mobilis : Le nouvel âge de la mobilité - éloge de la reliance. FYP Editions, Limoges: 207 p.

Amar, G. et V. Michaud Eds. (2009). La marche au coeur des mobilités : état des connaissances. Editions du CERTU, Prospective RATP, Paris: 64 p.

Amar, G., V. Michaud, Y. Bellec, et al. (2007). Le piéton considérable. La marche au coeur des mobilités. 1ère phase du séminaire: le partage des connaissances. Les rapports prospectifs, Prospective RATP, Paris, n° 144 - septembre: 56 p.

Amato, J. A. (2004). On Foot : A History of Walking. New York University Press, New York: 331 p.

Amphoux, P. (2003). Polarité, Mixité, Intensité. Trois dimensions conjointes de la dimension urbaine. H. Heinen et D. Vanderburgh Inside Density : International Colloquium on Architecture and Cities, Bruxelles, Editions La Lettre Volée: pp. 19-32

Amphoux, P. (2004). "Marcher en Ville." in Les Annales de la recherche urbaine, No 97 (décembre): pp. 137-140.

Amphoux, P., J.-P. Thibaud et G. Chelkoff, Eds. (2004). Ambiances en débats. Editions A La Croisée, Grenoble: 310 p.

ANWB - The Royal Dutch Touring Club (1977). Woonerf. The Hague: 32 p.

Arendt, H. (1996, éd. orig. angl. 1971). Considérations morales. Editions Payot & Rivages, Paris: 78 p.

Arendt, H. (2009, 1ère éd. 1961, éd. orig. angl. 1958). Condition de l'homme moderne. Editions Pocket, Paris: 406 p.

Ascher, F. (1995). Metapolis ou l'avenir des villes. Editions Odile Jacob, Paris: 346 p.

Ascher, F. (2001). Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine. Monde en cours Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 300 p.

Ascher, F. (2001). Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 110 p.

Ascher, F. (2003). Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques. Biennale d'Architecture - 9 mai Rotterdam, NAI / IABR: 11 p.

Ascher, F. (2004). "Le sens du mouvement : modernités et mobilités." in S. Allemand , F. Ascher et J. Lévy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 21-34.

Ascher, F. (2005). La société hypermoderne ou Ces événements qui nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 300 p.

Ascher, F. (2008). Les Nouveaux Compromis Urbains. Lexique de la ville plurielle. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 142 p.

Ascher, F. (2009). L'âge des Métapoles : Grand Prix de l'Urbanisme 2009. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 389 p.

Asensio, J. (2002). "Transport Mode Choice by Commuters to Barcelona's CBD." in Urban Studies, **No 39** (10): pp. 1881-1895.

ASTRA (2003). Modérer le trafic à l'intérieur des localités. OFROU, Bern: 19 p.

Atkinson, R. (2005). Gentrification in a global context : the new urban colonialism. Housing and society series, Routledge, London: 300 p.

Aubert, N., Ed. (2004). L'individu hypermoderne. Editions Erès, Ramonville-Saint-Agne: 319 p.

Aubert, N. (2010). La société hypermoderne : Ruptures et contradictions. Editions L'Harmattan, Paris: 132 p.

Augé, M. (1992). Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité. Editions du Seuil, Paris: 149 p.

Augé, M. (2009). Pour une anthropologie de la mobilité. Editions Payot & Rivages, Paris: 91 p.

Authier, J.-Y. (2007). "La question des "effets de quartier" en France. Variations contextuelles et processus de socialisation." in J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué et F. Guérin-Pace. Le quartier: enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales. Editions La Découverte, Paris: pp. 206-216.

Authier, J.-Y., M.-H. Bacqué et F. Guérin-Pace, Eds. (2007). Le quartier: enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales. Editions La Découverte, Paris: 293 p.

Authier, J.-Y., B. Bensoussan et Y. Grafmeyer, Eds. (2001). Du domicile à la ville: vivre en quartier ancien. Collection Villes, Editions Anthropos, Paris: 214 p.

Bachelard, G. (1998, 1ère éd. 1957). La poétique de l'espace. Quadrige, Presses Universitaires de France, Paris: 214 p.

Bacqué, M.-H., H. Rey et Y. Sintomer, Eds. (2005). Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative. Editions La Découverte, Paris: 314 p.

Bailly, J.-P. et E. Heurgon (2001). Nouveaux rythmes urbains : quels transports?, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 222 p.

Bakker, M., A. Blanc, M. Steinmann, et al. (2007). "Construire le construit, Bakker & Blanc, architectes". EPFL, Lausanne

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Barbisch, C. (2002). "Promenade sur quelques chemins de la vieille ville de Genève au début du XXe : entre urbanisme et littérature." in Le Globe - Revue Genevoise de Géographie, **No 142**: pp. 19-40.

Barozzi, J. (2008). Le Goût de la Marche. Mercure de France, Paris: 135 p.

Barthélemy, M. (2000). Associations, un nouvel âge de la participation?. Presses de Sciences PO, Paris: 286 p.

Barthes, R. (1957). Mythologies. Éditions du Seuil, Paris: 267 p.

Barton Hugh et C. Tsourou (2004). Urbanisme et santé. Un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants. S2D - OMS, Rennes-Copenhague: 178 p.

Bassand, M. (1997). Métropolisation et inégalités sociales. PPUR, Lausanne: 245 p.

Bassand, M. (2001). Vivre et créer l'espace public. PPUR, Lausanne: 223 p.

Bassand, M. (2004). La Métropolisation de la Suisse. PPUR, Lausanne: 150 p.

Bassand, M. (2007). Cités, Villes, Métropoles : Le changement irréversible de la ville. PPUR, Lausanne: 234 p.

Bassand, M., V. Kaufmann et D. Joye, Eds. (2001). Enjeux de la sociologie urbaine. Science, Technique, Société, PPUR, Lausanne: 257 p.

Bassand, M. et J.-P. Leresche, Eds. (1994). Les faces cachées de l'urbain. Editions Peter Lang, Bern: 220 p.

Bauman, Z. (1995). Life in Fragments : Essays in Postmodern Morality. Blackwell Basil, Cambridge MA: 256 p.

Bauman, Z. (2000). Liquid modernity. Polity, Cambridge: 240 p.

Bauman, Z. (2005). Liquid Life. Polity, Cambridge: 224 p.

Bauman, Z. (2007). "Liquid Arts." in Theory, Culture & Society, **No 24** (1): pp. 117-126.

Baumann, G. et A. Gingrich (2004). Grammars of identity / alterity. A structural approach. The EASA series., Berghahn Books, New York 219 p.

Beau, F. (2008). Culture d'Univers : Jeux en réseau, mondes virtuels, le nouvel âge de la société numérique. Editions FYP, Ivry sur Seine: 359 p.

Beauchard, J. (1985). La Puissance des foules. Presses Universitaires de France, Paris: 159 p.

Beaucire, F. (2004). "La "ville compacte" est-elle importable en France?" in S. Allemand, F. Ascher et J. Levy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 170-174.

Beck, R. (1997). Histoire du dimanche de 1700 à nos jours. Editions de l'Atelier / Editions Ouvrières, Paris: 383 p.

Beck, U. (2002). "What is a cosmopolitan sociology? What is a cosmopolitan society? Who are the enemies of cosmopolitan societies?" in Theory, Culture & Society, **No 19** (1-2): pp. 17-44.

Becker, H. S. (2009, éd. orig. angl. 2007). Comment parler de la société : Artistes, écrivains, chercheurs et représentations sociales. Editions la Découverte, Paris: 316 p.

Becker, H. S. (2010, 1ère éd. 1988). Les Mondes de l'Art. Editions Flammarion, Paris: 380 p.

Beck-Gernsheim, E. (2000). Was kommt nach der Familie ? Einblicke in neue Lebensformen. Beck'sche Reihe, C.H. Beck München: 195 p.

Beige, S. et K. Axhausen (2008). Long-term and mid-term mobility decisions during the life course. 86th Annual

Meeting of the Transportation Research Board, Washington DC

Bentayou, G., N. Crossoneau, M. Sahabana, et al. (2002). Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges. ENTPE - Université Lumière Lyon 2 - CNRS, CERTU: 107 p.

Bergeron, L. et G. Dorel-Ferré (1996). Le patrimoine industriel. Un nouveau territoire. Editions Liris, Paris: 127 p.

Bergson, H.-L. (2007, éd.orig. Thèse Doctorat 1889). Essai sur les données immédiates de la conscience. Quadrige, Presses Universitaires de France, Paris: 348 p.

Berthoz, A. (1997). Le sens du mouvement. Editions Odile Jacob, Paris: 345 p.

Berthoz, A. (2009). La simplicité. Editions Odile Jacob, Paris: 256 p.

Bidou-Zachariasen, C. et D. Hiernaux-Nicolas (2003). Retours en ville: des processus de "gentrification" urbaine aux politiques de "revitalisation" des centres. Editions Descartes, Paris: 267 p.

Biéler, B. (2011). "Propos recueillis par Pascal Michel auprès de Benoît Biéler, adjoint au bureau du SDOL." in Les cahiers de l'ASPAN No 2 : Générations (de) Trafic - revue TRACES, **No 13-14** (20 juillet): p. 7.

Bilotkach, V., X. Fageda et R. Flores-Fillol (2009). "Scheduled service versus personal transportation: The role of the distance." in Regional Science and Urban Economics, **No 40** (1): pp. 60-72.

Bleton-Ruget, A., N. Commerçon et P. Gonod (2006). Territoires institutionnels, territoires fonctionnels. IRVSM, Mâcon: 552 p.

Bleton-Ruget, A., N. Commerçon et M. Vanier (2010). Réseaux en question: utopies, pratiques et prospective. IRVSM, Mâcon: 371 p.

Böhme, C. et U. Meyer (2002). "Plaidoyer pour la densification des villes." in La Revue Durable, **No 2** (novembre-décembre): pp. 28-31.

Bôle-Richard, A. (2008). Pedonalidade no Largo do Rato : micro-poderes. ACA-M, Lisboa: 188 p.

Bolle de Bal, M. (2000). Voyages au cœur des sciences humaines : De la Reliance. Collection Logiques sociales, Editions l'Harmattan, Paris: 344 p.

Bonetti, E. (1964). La teoria delle località centrali. Università degli studi - Istituto di Geografia, Trieste: 118 p.

Bonfiglioli, S. (1997). "La politique des temps urbains en Italie." in Les Annales de la recherche urbaine - Emplois du Temps, **No 77** (Mars): pp. 22-29.

Bonfiglioli, S. (2002). "Italie: Changer le temps pour changer la ville?" in Revue Urbanisme, **No 323** (mars-avril): pp. 5-9.

Bourdieu, P. (1979). La distinction. Critique sociale du jugement. Le sens commun, Editions de Minuit, Paris: 670 p.

Bourdin, A. (2004). "L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée." in S. Allemand, Ascher François et J. Levy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 91-98.

Bourdin, A. (2005). La métropole des individus. Editions de l'Aube, La Tour-d'Aigues: 249 p.

Bourdin, A., Ed. (2007). Mobilité et écologie urbaine. Editions Descartes & Cie, Paris: 284 p.

Bouton, A. et G. Sabaterie (2009). Eco-Quartiers nordiques : La prise en compte du développement durable dans la conception de nouveaux quartiers à tendance écologique et dans la réhabilitation des quartiers existants en Suède et au Danemark. Séance Repères Européens - 22 janvier 2009 - Urbalyon, Lyon: 10 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Bouvier, N. (2001, 1ère éd. 1963). L'Usage du Monde. Editions Payot, Paris: 418 p.
- Boyer, M. (1999). Histoire du tourisme de masse. Presses Universitaires de France, Paris: 128 p.
- BPA (2008). Zones 30. BPA, Bern: 12 p.
- Brenner, N., P. Marcuse et M. Mayer (2009). "Cities for people, not for profit." in City, **No 13** (2-3): pp. 176-184.
- Brenner, N., P. Marcuse et M. Mayer, Eds. (2011). Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the City. Routledge, New York: 296 p.
- Bridge, G. (2007). "A global gentrifier class?" in Environment and Planning A, **No 39** (1): pp. 32-46.
- Brody, J. (2005). La rue. Socio-logiques, Presses Universitaires du Mirail-Toulouse, Toulouse: 311 p.
- Brooks, D. (2000). Les Bobos. "Les bourgeois bohèmes". traduction de Marianne Thirioux et Agathe Nabet de l'ouvrage *Bobos in Paradise : the new upper class and how they got there*, Simon & Schuster (2000), Editions Florent Massot, Paris: 460 p.
- Brown, B., R. Green et R. Harper, Eds. (2002). Wireless World. Springer, Londres 229 p.
- Brust, A. (2005). Der Flughafen als multifunktionales zentrum des Verkehrs, des Handels und der Freizeit. 196 p.
- Buchanan, C. (1963). Traffic in Towns "The Buchanan report". MoT, London: 223 p.
- Callon, M., P. Lascoumes et Y. Barthe (2001). Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique. Editions du Seuil, Paris: 357 p.
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis : Ecology, community, and the American dream. Princetown Architectural Press, New York: 175 p.
- Cantos-Sanchez, P., R. Moner-Colonques, J. Sempere-Monerris, et al. (2009). "Alternative pricing regimes in interurban passenger transport with externalities and modal competition." in Regional Science and Urban Economics, **No 39** (2): pp. 128-137.
- Canzler, W., V. Kaufmann et S. Kesselring, Eds. (2008). Tracing Mobilities. Editions Ashgate, Aldershot: 208 p.
- Capel, H. (2009, éd. orig. esp. 2005). Le modèle Barcelone. Collection Villes, Economica Anthropos, Paris: 139 p.
- Capron, G. et N. Haschar-Noé (2007). L'espace public urbain: de l'objet au processus de construction. Presses Universitaires du Mirail, Toulouse: 276 p.
- Caruso, G. (2002). "La diversité des formes de la périurbanisation en Europe." in P. Perrier-Cornet. Repenser les campagnes. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 208 p.
- Castells, M. (1999, éd. orig. angl. 1996). La société en réseaux. traduit de l'anglais par Philippe Delamare, préface d'Alain Touraine, Editions Fayard, Paris: 613 p.
- Castells, M. (2001). The Internet galaxy. Reflections on the Internet, business, and society. Oxford University Press, Oxford: 292 p.
- Cattan, N. et S. Berroir (2006). "Les représentations de l'étalement périurbain en Europe : essai d'interprétation." in A. Berque, P. Bonnin et C. Ghorra-Gobin. La ville insoutenable. Editions Belin, Paris: pp. 87-97.
- Cauquelin, A. (1977). La ville, la nuit. Presses Universitaires de France, Paris: 171 p.
- Cave, H., Rees-Jeffreys et P. Hearne (1923). Le problème de la circulation dans les grandes villes en Grand-Bretagne. AIPCR IV, Séville
- Cavin, J. S. et B. Marchand, Eds. (2010). Antiurbain : Origines et conséquences de l'urbaphobie. PPUR, Lausanne:

344 p.

Cazes, G. et F. Potier (1998). Le tourisme et la ville : expériences européennes. Editions de L'Harmattan, Paris: 200 p.

Cerdà, I. (2005, 1ère éd. 1979, éd. orig. esp. 1867). La théorie générale de l'urbanisation. Présenté et adapté par Antonio Lopez de Aberasturi (préface de Françoise Choay), Les Éditions de l'Imprimeur, Besançon: 234 p.

Chabot, G. (1948). Les Villes. Editions Armand Colin, Paris

Chalas, Y. (2000). L'invention de la ville. Editions Anthropos, Paris: 199 p.

Chalas, Y. (2010). "Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement durable - Centralités, urbanisme durable et projet. No 11 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 23-41.

Chambefort, J.-L. et B. Lensele (2010). "Que la ville dense " in Revue Techni.Cités - Editorial Idées, **No 187** (avril).

Champion, T. (2001). "A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urbans Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations." in Urban Studies, **No 38** (4): pp. 657-677.

Charles, S. (2007). L'hypermodernité expliquée aux enfants. Editions Liber, Montréal: 159 p.

Charmes, E. (2005). La vie périurbaine face aux menaces des gated communities. Préface de Jean Rémy, Editions L'Harmattan, Paris: 228 p.

Charollais, M. et C. Meissner (2007). Activités de loisirs de plein air dans les zones non urbanisées du canton de Genève. Etude, Département du territoire, Genève: 46 p.

Chaslin, F. (1997). "Bilbao en toute franchise." in Architecture d'Aujourd'hui, **No 313** (octobre): pp. 43-51.

Chaudoir, P. (2009). "La rue: une fabrique contemporaine de l'imaginaire urbain." in M. Rautenberg. L'imaginaire de la ville, le regard et le pas du citoyen. Editions Actes Sud, Arles: pp. 51-64.

Choay, F. (1994). "Le règne de l'urbain et la mort de la ville." in J. Dethier et A. Guiheux La ville. Art et architecture en Europe : 1870-1993. Editions du Centre Pompidou, Paris: pp. 26-35.

Choay, F. et E. D'Alfonso (1992). L'orizzonte del posturbano. Officina tre, Officina Edizioni, Roma: 132 p.

Choay, F., E. D'Alfonso et J.-L. Bloch-Lainé (2003). Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France. Skira, Milano: 127 p.

Chombart de Lauwe, P.-H. (1982). La fin des villes : mythe ou réalité ?, Editions Calmann-Lévy, Paris: 246 p.

Clarke, E. (2006). "The evolution of shared space." in Traffic Engineering & Control, **No 47** (8): pp. 290-292.

Claval, P. (1981). La logique des villes. Essai d'urbanologie. Editions Litec, Paris: 633 p.

Clochard, F., A. Rocci, S. Vincent, et al. (2008). Automobilités et altermobilités. Quels changements?, Editions L'Harmattan, Paris: 286 p.

Cluzet, A. (2007). Ville Libérale, Ville Durable? : Répondre à l'urgence environnementale. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 190 p.

Coleridge, S. T. (1985, édit. orig. 1817). Biographia Literaria: The Collected Works of Samuel Taylor Coleridge, Biographical Sketches of my Literary Life & Opinions. Edité par Engell, James et Bate, W. Jackson, Princetown University Press, Princetown, N.J.: 866 p.

Collomb, G. et J. Haëntjens (2009). "Les villes européennes en "coopétition"." in Futuribles, **No 354** (juillet-août):

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

p.19.

Coppens, Y. (2010, 1ère éd. 2008). L'Histoire de L'Homme : 22 ans d'amphi au Collège de France (1983-2005). Editions Odile Jacob, Paris: 246 p.

Corajoud, P. (2002). Le temps d'une flânerie. Impressions d'un aventurier du proche. Editions Payot, Lausanne: 92 p.

Crouch, D., Ed. (1999). Leisure / Tourism Geographies: Practices and geographical Knowledge. Routledge, Londres: 320 p.

Culot, J.-C. (2009). Bilbao Ria 2000. Cas concret. Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire, S. I. s. d. J. Teller, Faculté des Sciences Appliquées, Université de Liège, Liège: 20 pp.

Cwerner, S., S. Kesselring et J. Urry (2009). Aeromobilities. International library of sociology, Routledge, New York: 249 p.

Da Cunha, A. (2004). "Développement durable et projet urbain." in Vues sur la Ville, Institut de Géographie - UNIL, No 9, (avril): pp. 1.

Da Cunha, A., Ed. (2005). Les métamorphoses de la ville: Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain. Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, No 1, OUVDD - UNIL, Lausanne: 123 p.

Da Cunha, A., Ed. (2006). Participation et développement urbain durable. Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, No 3, OUVDD - UNIL, Lausanne: 141 p.

Da Cunha, A., Ed. (2007). Eco-quartiers et urbanisme durable. Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, No 4 - juin, OUVDD - UNIL, Lausanne: 209 p.

Da Cunha, A., Ed. (2008). Ville et mobilité. Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, n°7 - décembre, OUVDD - UNIL, Lausanne: 123 p.

Da Cunha, A., Ed. (2009). Intensités Urbaines. Urbia : Les cahiers du développement durable, No 9 - décembre, OUVDD - UNIL, Lausanne: 149 p.

Da Cunha, A., Ed. (2010). Centralités, urbanisme durable et projet. Urbia : Les cahiers du développement durable, No 11 - décembre, OUVDD - UNIL, Lausanne: 202 p.

Da Cunha, A. et C. Kaiser (2009). "Densité, centralité et qualité urbaine : La notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines?" in A. Da Cunha. Intensités Urbaines. No 9 - décembre Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, Lausanne: pp. 13-56.

Da Cunha, A., L. Matthey, A. S. Bailly , et al. (2007). La ville et l'urbain, des savoirs émergents. Textes offerts à Jean-Bernard Racine, PPUR, Lausanne: 487 p.

Damon, J., Ed. (2008). Vivre en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains, PUF, Paris: 250 p.

Damon, J. et F. Cusin (2010). "Les villes face aux défis de l'attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines." in Futuribles, No 367: pp. 25-46.

Davila, T. (2002). Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXème siècle. Editions du Regard, Paris: 192 p.

Davis, M. (2000, éd. orig. angl. 1990). City of quartz - Los Angeles, capitale du futur. Traduit de l'anglais par Michel Dartevelle et Marc Saint-Upéry, Editions La Découverte, Paris: 391 p.

Davis, M. (2006, éd. orig. angl. 2006). Le pire des mondes possibles: de l'explosion urbaine au bidonville global. traduit de l'anglais (Etats-Unis) par Jacques Mailhos, Editions La Découverte, Paris: 249 p.

De Carlo, L. (1996). Gestion de la ville et démocratie locale. Editions de L'Harmattan, Paris: 284 p.

De Certeau, M. (1990, éd. orig. 1980). L'invention du quotidien. Tome 1 : Arts de faire. nouvelle éd. établie et présentée par Luce Giard, Editions Gallimard, Paris: 350 p.

De La Pradelle, M. et E. Lallement (2004). "Paris Plage : The City is ours " in The Annals of the American Academy of Political and Social Science, **No 595**(1): pp. 134-145.

De La Pradelle, M. et E. Lallement (2007). "Célébrer un objet absent. L'opération Paris Plage." in O. Debary et L. Turgeon. Objets et mémoires. Editions de la Maison des sciences de l'homme - Les Presses de l'Université Laval, Paris -Québec: pp. 197-211.

De Palma, A. et C. Fontan (2001). "Choix modal et valeurs du temps en Ile-de-France." in Recherche, Transports et Sécurité, **No 18** (71): pp. 24-47.

De Singly, F. (2000). Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune. Editions Nathan, Paris 253 p.

Debary , O. et L. Turgeon, Eds. (2007). Objets & Mémoires. Editions de la Maison des sciences de l'homme - Les Presses de l'Université Laval, Paris - Québec: 269 p.

Delerm, P. (1997). Les Chemins nous inventent. Editions Stock, Paris: 120 p.

Deleuil, J.-M. (1994). Lyon, la nuit. Lieux, pratiques et images. Transversales, Presses Universitaires, Lyon: 171 p.

Deleuil, J.-M. et J.-R. Cauquil (2009). Eclairer la ville autrement. Innovations et expérimentations en éclairage public. METIS LyonTech Etudes urbaines, PPUR, Lausanne: 295 p.

Deleuze, G. et F. Guattari (1980). Mille plateaux : capitalisme et schizophrénie 2. Critique, Les Editions de Minuit, Paris: 645 p.

Demers, M. (2008, éd. orig. angl. 2006). Pour une ville qui marche : Aménagement urbain et santé. Editions Ecosociété, Montréal: 287 p.

Despresle, B., P. Joutard, D. Bertrand, et al. (2008). Renouveler la ville : Les nouveaux défis des professionnels de l'aménagement. Editions du Moniteur, Paris: 112 p.

Devisme, L. (2005). La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines. Editions L'Harmattan, Paris 298 p.

Dewarrat, J.-P., R. Quincerot, M. Marcos Weil, et al. (2003). Paysages ordinaires : de la protection au projet. Editions Pierre Mardaga, Sprimont: 95 p.

Di Giulio, M., S. Tobias et R. Holderegger (2007). Fragmentation du paysage dans les espaces périurbains - que savons-nous de ses effets sur la nature et sur l'homme? Merkblatt für die Praxis, Eidg. Forschungsanstalt WSL, Birmensdorf: 8 p.

Dind, J.-P. (2008). Les quartiers espaces de vie : la convivialité des espaces publics. Projets de quartiers durables, de l'intention à la réalisation - Colloque des 4 et 5 septembre, Lausanne, UNIL - Institut de Géographie: 11 p.

Dind, J.-P. (2010). "La densification du quartier de Florissant à Renens : renouvellement d'une centralité et divergences d'intérêts." in A. Da Cunha. Centralités, urbanisme durable et projet. Urbia : Les cahiers du développement durable. No 11 - décembre OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 147-161.

DINF / SAT (2005). Canton de Vaud. Les territoires de nos déplacements. Etat de Vaud, Lausanne: 28 p.

Dollfus, O. (2007, éd. orig. 1996). La mondialisation. Préface de Jacques Lévy, Les Presses de Sciences PO, Paris: 171 p.

Dommergues, P. (2001). "Les politiques temporelles dans le territoire." in Revue Diagonale **No 159** (juillet / août): pp. 26-31.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Donovan, N., T. Pilch et T. Rubenstein (2002). Geographic mobility. PIU, Cabinet Office, Londres
- Doyen, E., C. Jemelin et V. Kaufmann (2009). Les boucles de déplacement des Suisses : Analyse complémentaire du microrecensement transports 2005. Cahiers du LaSur No 4, EPFL, Lausanne
- Doyen, E., M. Pochon et V. Kaufmann (2010). Mobilités et modes de vie : L'offre carPostal et les enchaînements d'activités. Cahiers du LaSur No 16, Laboratoire de sociologie urbaine, Lausanne: 50 p.
- Doyle, J. et M. Nathan (2001). Wherever next: work in a mobile world. The Industrial Society, Londres: 48 p.
- Du Cluseau, C. (2000, 1ère éd. 1998). Le tourisme culturel. Presses Universitaires de France, Paris: 125 p.
- Dubois-Taine, G. et Y. Chalas (1997). La Ville émergente. Préface de Gabriel Dupuy, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 285 p.
- Dupuy, G. (1995). Les territoires de l'automobile. Collection Villes, Anthropos, Paris: 216 p.
- Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Editions Economica, Paris: 160 p.
- Dureau, F. (2000). Métropoles en mouvement : une comparaison internationale. Editions Anthropos, Paris: 656 p.
- Dureau, F. (2009). Les mondes de la mobilité. Presses Universitaires de Rennes: 187 p.
- Dutertre, P. (2007). Paysages urbains, une France intime. Editions Le Moniteur, Paris: 149 p.
- Duval, J.-M. (2001). "Nouveaux rythmes urbains : quels transports?" in Revue Diagonale, **No 150** (juillet / août): pp. 42-44.
- Eaton, R. (2001). Cités idéales. L'utopisme et l'environnement (non) bâti. Fonds Mercator, Anvers: 255 p.
- Eaton, S. B. (2003). "An evolutionary perspective on human physical activity: implications for health." in Comparative biochemistry and physiology, Part A, Molecular & Integrative Physiology, **No 136** (1): pp. 153-159.
- Ehalt, H. C. et V. Flusser (1992). Ende der Geschichte, Ende der Stadt? Wiener Vorlesungen im Rathaus, Picus Verlag, Wien: 56 p.
- Ehrenberg, A. (1995). L'individu incertain. Editions Calmann-Lévy, Paris: 351 p.
- Ehrenberg, A. (1998). La fatigue d'être soi. Editions Odile Jacob, Paris: 320 p.
- Ehret, G. (2002). "Le désenclavement d'une cité s'appuie sur la création d'un mail piéton." in Revue Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, **No spécial**: pp. 102-103.
- Elias, N. (1983). The court society. Pantheon Books, New York: 301 p.
- Elias, N. (1998, 1ère éd. 1991, éd. orig. all. 1987). La société des individus. Editions Fayard, Paris: 301 p.
- Elias, N. et E. Dunning (1998, éd. orig. angl. 1986). Sport et civilisation. La violence maîtrisée. Editions Pocket, Paris: 392 p.
- Engel, U. et L. K. Thomsen (1988). Hastigheder, hastighedsgraenser og ulykker : udviklingen i ulykkeme i byerne efter indførelse af 50 km/h. Report 27. Danish Council for Road Safety Research, Copenhagen
- Erikson, E. (1994, 1ère éd. 1959). Identity and the life cycle. W.W. Norton & Company, New York: 192 p.
- Escaffre, F. (2005). "Les lectures sportives de la ville : formes urbaines et pratiques ludico-sportives." in Espaces et Sociétés, **No 122** (3): pp. 137-156.

Espinasse, C. et P. Buhagiar (2004). Les passagers de la nuit : Vie nocturne des jeunes. Préface de Edith Heurgon, Editions L'Harmattan, Paris: 170 p.

Espinasse, C., L. Gwiazdzinski et E. Heurgon, Eds. (2005). La nuit en question(s) : Colloque de Cerisy, prospective d'un siècle à l'autre (VI). Editions de L'Aube, La Tour d'Aigues: 313 p.

Estèbe, P. (2008). Gouverner la ville mobile. Intercommunalité et démocratie locale. Presses Universitaires de France, Paris: 76 p.

Estèbe, P. et J. Donzelot (2005). L'usage des quartiers. Action publique et géographie dans la politique de la ville, 1982-1999. Préface de Jacques Donzelot, Editions L'Harmattan, Paris 263 p.

Ewing, R., T. Schmid, R. Killingsworth, et al. (2003). "Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity." in American Journal Of Health Promotion, **No 18**(1): pp. 47-57.

Faivre, E. (2005). "Réduction du temps de travail et nouvelles temporalités de mobilité en France : un nouveau défi pour l'organisation des modes de transport." in B. Montulet, M. Hubert, C. Jemelin et S. Schmitz. Mobilités et temporalités. Faculté Universitaire Saint-Louis, Bruxelles: pp. 35-52.

Fauconnet, M. et F. Wenger (2004). "Emergence du projet urbain en Suisse." in Vues sur la ville, Institut de Géographie - UNIL, No 9 (avril): pp. 3-6.

Faure, A., S. Germain, F. Garnier, et al. (2001). Evaluation de l'axe "La marche à pied et la pratique de la ville à pied". Ministère de l'équipement, des transports et du logement, PREDIT, DRAST no 01-16, Paris: 113 p.

Fayetou, P. (2000). Le rythme urbain: éléments pour intervenir sur la ville. Editions L'Harmattan, Paris: 175 p.

Flamm, M. (2004). Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport. S. l. s. d. M. Bassand, ENAC - Thèse No 2897, EPFL, Lausanne

Flamm, M., C. Jemelin et V. Kaufmann (2008). Travel behaviour adaptation processes during life course transitions. Final research report COST 355, LaSur - EPFL, Lausanne: 49 pp. + annexes.

Flonneau, M. (2003). L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées: 287 p.

Flonneau, M. (2005). Paris et l'automobile. Un siècle de passions. Préface d'Antoine Proust, Editions Hachette Littératures, Paris: 343 p.

Florida, R. (2002). The Rise Of The Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. Basic Books, New York: 416 p.

Foucault, M. (1966). Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines. Editions Gallimard, Paris: 400 p.

Foucault, M. (2009). Le Corps Utopique. Les Hétérotopies. d'après une série de conférences radiophoniques en 1966, Nouvelles Editions Lignes, Fécamp: 61 p.

Fouchier, V. (1997). Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile de France et des villes nouvelles. La Documentation Française, Paris: 212 p.

Foxell, S. (2007). Mapping London : Making Sense of the City. Black Dog Publishing, London: 278 p.

Frey, B. S. et R. Eichenberger (1999). The new democratic federalism for Europe. Functional, overlapping and competing jurisdictions. Studies in fiscal federalism and state-local finance, E. Elgar, Cheltenham, UK: 111 p.

Frey, S., R. Beyeler et Schweiz Bundesamt für Umwelt Wald und Landschaft (1999). Agenda 21 local : pour un développement durable de la Suisse : du projet local à la pratique locale. OFEFP, Berne: 59 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Frick, R., M. Keller, P. Wüthrich, et al. (2003). "Effizienz von öffentlichen Investitionen den Langsamverkehr." in Auftrag des Bundesamtes für Strassen, ASTRA Bern.
- Garnier, A., P. Maillard et J. Csillaghy (1981). Le rôle de la maison individuelle dans l'exode urbain. Système urbain lausannois, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit, Lausanne: 25 p.
- Garreau, J. (1991). Edge City. Life on The New Frontier. Doubleday, New York: 546 p.
- Gaventa, S. (2006). New Public Spaces. Mitchell Beazley, London: 208 p.
- Gehl, J. (1971). Life Between Buildings. Using Public Space. Danish Architectural Press, Copenhagen
- Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press, Washington 288 p
- Gehl, J. et L. Gemzoe (2000). New City Spaces, Strategies and Projects. The Danish Architectural Press, Copenhagen: 264 p.
- Gehl, J. et L. Gemzoe (2004, 1ère éd. 1996). Public Spaces - Public Life. Danish Architectural Press, Copenhagen: 96 p.
- Gehl, J., L. Gemzoe, S. Kirknaes, et al. (2006). New City Life / Det Nye Byliv. The Danish Architectural Press, Copenhagen: 180 p.
- Ghorra-Gobin, C. (2006). "La maison individuelle : figure centrale de l'urban sprawl." in A. Berque, P. Bonnin et C. Ghorra-Gobin. La ville insoutenable. Editions Belin, Paris: pp. 147-158.
- Ghorra-Gobin, C. (2008). Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale. Editions L'Harmattan, Paris: 265 p.
- Gibout, C. et F. Toupin (2001). Mobilité subie, déplacements choisis. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours - Programme PREDIT, Tours: 38 p.
- Giddens, A. (1994, éd. orig. angl. 1990). Les Conséquences de la modernité. Editons L'Harmattan, Paris: 192 p.
- Giles-Corti, B. et R. J. Donovan (2003). "Relative influences of individual, social, environmental, and physical environmental correlates of walking." in American Journal of Public Health, **No 93** (9): pp. 1583-1589.
- Goffman, E. (1961). Encounters : two studies in the sociology of interaction. Bobbs-Merrill, Indianapolis: 152 p.
- Goffman, E. (1963). Stigma. Notes on the management of spoiled identity. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.: 147 p.
- Goffman, E. (1969). Strategic interaction. University of Pennsylvania Press, Philadelphia: 145 p.
- Goffman, E. (1969). Behavior in public places. Notes on the sociological organization of gatherings. Free Press, New York: 248 p.
- Goffman, E. (1973, éd. orig. angl. 1971). La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2 : les relations en public. Editions de Minuit, Paris: 369 p.
- Goffman, E. (1973, éd. orig. angl. 1959). La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 1 : la présentation de soi. Editions de Minuit, Paris: 251 p.
- Goffman, E. (1974, éd. orig. angl. 1967). Les rites d'interaction. Editions de Minuit, Paris: 230 p.
- Goffman, E. (1975, éd. orig. angl. 1961). Asiles. Etudes sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus. Editions de Minuit, Paris: 447 p.
- Goffman, E. (1987, éd. orig. angl. 1981). Façons de parler. Editions de Minuit, Paris: 285 p.

- Goffman, E. (1989). Le parler frais d'Erving Goffman. Editions de Minuit, Paris: 320 p.
- Goffman, E. (1991). Les cadres de l'expérience. Editions de Minuit, Paris: 572 p.
- Goffman, E. et C. C. Lemert (1997). The Goffman reader. Blackwell, Malden, Mass. : 285 p.
- Goffmann, E. et Y. Winkin (1988). Les moments et leurs hommes. Textes recueillis et présentés par Yves Winkin, Editions du Seuil, Paris: 252 p.
- Gourdon, J.-L. (2002). "La rue : permanence et renouvellement." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 92** (septembre): pp. 115-122.
- Gracq, J. (1985). La forme d'une ville. Editions José Corti, Paris: 216 p.
- Grandin-Maurin, C. (2006). "L'esthétique du banal sans objet (après coup)." in Revue Urbanisme, **No 351** (novembre / décembre): p. 47.
- Gros, F. (2009). Marcher, une philosophie. Editions Carnets Nord, Paris: 302 p.
- Grosbois, L.-P., P. Sautet et I. Joseph (2002). Habiter une ville accessible. Des usages à la conception. Edité par PUCA - Recherches No 140: 188 p.
- Grossetti, M. (2006). "La ville dans l'espace des réseaux sociaux." in M. Bonnet et P. Aubertel. La ville aux limites de la mobilité. Presses Universitaires de France, Paris: pp. 83-90.
- Groueff, S. (2004). "Fleuves et territoires en quête de liaisons." in Revue Urbanisme, **No 334** (janvier / février): pp. 21-28.
- Guerin-Pace, F. (2003). "Vers une typologie des territoires urbains de proximité." in Revue l'Espace géographique, **No 32** (4): pp. 333-344.
- Guillerme, A. (2008). "La mise au pas du piéton à Paris au temps de l'autophilie (1900-1930)." in M.-A. Granié et J.-M. Auberlet. Actes du premier colloque francophone international de la Plate-forme Intégratrice "Comportement du Piéton dans son Environnement" (COPIE) de l'INRETS. Arcueil: pp. 33-45.
- Gwiazdzinski, L. (2003). La ville 24h/24. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 252 p.
- Gwiazdzinski, L. (2005). La nuit, dernière frontière de la ville. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 240 p.
- Gwiazdzinski, L. (2007). Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières. UTBM, Belfort: 206 p.
- Gwiazdzinski, L. et G. Rabin (2007). Périphéries: un voyage autour de Paris. Collection Carnets de ville, Editions L'Harmattan, Paris: 206 p.
- Haëntjens, J. (2009). "Stratégies et avenir des villes européennes." in Futuribles, **No 354** (juillet-août): pp. 5 -18.
- Haëntjens, J. (2010). "Villes durables - villes stratèges." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement durable - Centralités, urbanisme durable et projet. No 11 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 75-88.
- Haëntjens, J. (2010). Urbatopies : Ces villes qui inventent l'urbanisme du XXIe siècle. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 144 p.
- Haesbaert da Costa, R. (2009). "De la déterritorialisation à la multiterritorialité." in S. Allemand , F. Ascher et J. Lévy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 69-79.
- Halévy, M. (2005). L'âge de la connaissance - Principes et réflexions sur la révolution noétique au 21ème siècle. M21 Editions, Limoges: 250 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Hall, E. T. (1971, éd. orig. angl. 1966). La dimension cachée. Traduit de l'américain par Amélie Petita, postface de Françoise Choay, Éditions du Seuil, Paris: 256 p.

Hall, E. T. (1984). La danse de la vie. Editions du Seuil, Paris: 230 p.

Hamilton-Baillie, B. (2005). "The shared space debate." in Access Journal, **No 20**: pp. 22-23.

Hamilton-Baillie, B. (2008). "Shared space : reconciling people, places and trafic." in Built environment, **No 34** (2): pp. 161-181.

Hamilton-Baillie, B. (2008). "Towards shared space." in Urban Design International, **No 13** (2): pp. 130-138.

Hampton, K. et B. Wellman (2001). "Long Distance Community in the Network Society." in American Behavioral Scientist, **No 45** (3): pp. 477-496.

Hannerz, U. (1983, éd. orig. angl. 1980). Explorer la ville. Eléments d'anthropologie urbaine. Traduit de l'anglais et présenté par Isaac Joseph, Editions de Minuit, Paris: 418 p.

Hardin, G. (1968). "The Tragedy of the Commons." in Science, **No 162** (No 3859 - Déc. 13): pp. 1243-1248.

Harnik, P. (2010). Urban Green : innovative parks for resurgent cities. Island Press, Washington: 184 p.

Harvey, D. (1989). The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Blackwell, Oxford: 392 p.

Haumont, N., J.-Y. Authier , G. Barbichon, et al. (1996). La ville. Aggrégation et ségrégation sociales. Préface de Henri Raymond. Postface de Olivier Piron et Jean-Luc Hoguet, Editions L'Harmattan, Paris: 219 p.

Heins, S., Dam van F. et R. Goetluk (2002). "The pseudo-Countryside as a compromise between Spatial Planning Goals and Consumers' Preferences." in Built Environment, **No 28** (4): pp. 311-318.

Héran, F., M. Anceau et J. Arantxa (1999). Évolution des mobilités et des temporalités dans les villes américaines. Recherche bibliographique GO4 - Technologies pour la sécurité - IFRESI, PREDIT 2

Hervé, F., A. Chanut, J. Daunas , et al. (2008). Bilbao ou le renouvellement urbain par les transports. Master 2 Transport et mobilité - Organisation et Management des Transports Urbains, s. l. s. d. A.-L. Gueguen, Aménagement et Transports, IUP/ ENPC, Paris

Hinshaw, M. L. (2007). True Urbanism : Living In And Near the Center. University of Chicago Press, Chicago: 226 p.

Hue, J.-L. (2010). L'apprentissage de la marche. Editions Grasset & Fasquelle, Paris: 232 p.

Hydén, C., K. Odelid et A. Vårhelyi (1995). The effect of general speed reduction in an urban area: results of a comprehensive trial in Växjö. Department of Traffic Planning and Engineering, LTH - Sweden, Lund

Indovina, F., Ed. (1990). La città diffusa. Daest, Venezia: 298 p.

Ingallina, P. (2008, 1ère éd. 2001). Le projet urbain. Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris: 127 p.

Jacobs, J. (1993, éd. orig. angl. 1961). The Death and Life of Great American Cities. Modern Library, New York: 598 p.

Jaillet, M.-C. (2008). Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité. Recherches, Plan urbanisme construction architecture, La Défense: 339 p.

Janic, M. (2003). "The potential for modal substitution." in P. Upham, J. Maughan, D. Raper et T. Callum. Towards Sustainable Aviation. Earthscan, Ltd, London: pp. 131-148.

Jaton, V. (2004). "Le temps dans l'analyse de la signification du projet urbain: esquisses." in Vues sur la ville, No 9

(avril): p. 2.

Jemelin, C., V. Kaufmann et J. Barbey (2006). Politiques de transport et inégalités sociales d'accès - comparaison entre huit agglomérations européennes. PREDIT, Paris

Jemelin, C., G. Pflieger et V. Kaufmann (2004). Pratiques d'achat et images du commerce local à Saignelégier: forces et faiblesses. Rapport Final, EPFL, ENAC, LASUR, Lausanne: 33 p.

Jemelin, C., G. Pini, P. Boillat, et al. (2008). Les boucles de déplacement des genevois et des vaudois en 2005 et évolution depuis 2000 (analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 2000-2005). Canton de Genève - Canton de Vaud: 52 p.

Jessenne, J.-P. (2006). Les campagnes françaises entre mythe et histoire, XVIIIe-XXIe siècle. Editions Armand Colin, Paris: 285 p.

Joly, I. (2005). "Décomposition de l'hypothèse de constance des budgets-temps de transport." in B. Montulet, C. Jemelin et S. Schmitz. Mobilités et Temporalités. Faculté Universitaire de Saint-Louis, Bruxelles: pp. 129-150.

Jones, M., S. Ryan, J. Donlon, et al. (2010). Seamless Travel. Institute of Transportation Studies - California PATH Program, University of California at Berkeley: 234 p.

Joseph, I. (1984). Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public. Editions Méridiens, Paris: 146 p.

Joseph, I., Ed. (1999). Villes en Gare. Editions de L'Aube, La Tour d'Aigues: 309 p.

Jouve, B. (1994). Urbanisme et frontières. Le cas franco-genevois. Éditions L'Harmattan, Paris: 269 p.

Jouve, B. (1999). Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique. Editions Anthropos, Paris: 305 p.

Jouve, B. (2002). Métropoles ingouvernables. Les villes européennes entre globalisation et décentralisation. Editions Elsevier, Paris: 203 p.

Kaplan, D. et H. Lafont, Eds. (2004). Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités. LGDJ, Paris: 380 p.

Kaplan, D. et T. Marcou (2009). La ville 2.0, plateforme d'innovation ouverte. Editions FYP, Limoges: 104 p.

Kaplan, D. et B. Marzloff (2009). Pour une mobilité plus libre et plus durable. Edition FYP, Limoges: 86 p.

Kaplan, F. (2009). La métamorphose des objets. Editions FYP, Limoges

Kaufmann, J.-C. (2004). L'invention de soi. Une théorie de l'identité. Editions Armand Colin, Paris: 351 p.

Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility. Contemporary sociology. Ashgate, Aldershot: 112 p.

Kaufmann, V. (2008). Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner. Collection Le savoir suisse, PPUR, Lausanne: 115 p.

Kaufmann, V. (2009). "La théorie urbaine en devenir." in J.-M. Stébé et H. Marchal Traité sur la Ville - Chapitre XII : Théories. PUF, Paris: pp. 640-665.

Kaufmann, V., M. M. Bergman et D. Joye (2004). "Motility : Mobility as capital." in International Journal of Urban and Regional Research, **No 28** (4): pp. 745-756.

Kaufmann, V. et M. Flamm (2003). Famille, temps et mobilité: Etat de l'art et tour d'horizon des innovations. CNAF - Institut pour la Ville en Mouvement: 72 p.

Kaufmann, V., C. Gay, S. Landrieu, et al., Eds. (2011). Mobile, immobile : quels choix, quels droits pour 2030 - 2

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

tomes. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues

Kaufmann, V. et J.-M. Guidez (1996). Les citoyens face à l'automobilité : les logiques sous-jacentes aux pratiques modales des actifs en situation théorique de choix modal. Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne. Rapport du FIER No 19, Paris: 188 p.

Kaufmann, V., J.-M. Guidez, F. Mermoud, et al. (1998). Les citoyens face à l'automobilité: étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne. CERTU, Lyon: 121 p.

Kaufmann, V., C. Jemelin et D. Joye (2000). Entre rupture et activités: vivre les lieux du transport. De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces. Rapports du PNR 41 "Transport et environnement". Rapport A, EDMZ, Berne: 178 p.

Kaufmann, V., C. Jemelin et D. Joye (2000). Les gares, atouts des transports publics. Quels nouveaux services pour quelles nouvelles attentes ? Dossiers du PNR 41 "Transport et environnement". Volume M, EDMZ, Berne: 28 p.

Kaufmann, V., M. Schuler, O. Crevoisier, et al. (2004). Mobilité et Motilité: de l'intention à l'action. Cahiers du LaSur No 4, EPFL Lausanne

Kaufmann, V., S. Stofer et M. Bassand (1995). Le report modal de l'automobile vers les transports publics : recherche comparative auprès des actifs motorisés des agglomérations Genevoise, Lausannoise et Bernoise. Rapport de synthèse. Rapport de recherche / Institut de Recherche sur l'Environnement Construit, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit, Département d'Architecture, Lausanne: 53 p.

Kaufmann, V., K. Tabaka, J.-M. Guidez, et al. (2010). Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête? Evolution de l'image des modes de transport à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements. CERTU, Lyon: 8 p.

Kaufmann, V., M.-P. Thomas, L. Pattaroni, et al. (2008). "Public space management and public transport quality - vectors of gentrification : six parisian case studies." in G. Pflieger, L. Pattaroni, C. Jemelin et V. Kaufmann. The Social Fabric of the Networked City. Routledge - EPFL, Londres - Lausanne: pp. 67-88.

Kesselring, S. (2008). "The mobile risk society." in W. Canzler, V. Kaufmann et S. Kesselring. Tracing Mobilities. Ashgate, Aldershot: pp. 77-104.

Klein, O. (2005). "Temporalités sociales et gestion de la distance à travers les moyens de transport rapides." in B. Montulet, M. Hubert, C. Jemelin et S. Schmitz. Mobilités et temporalités. Faculté Universitaire de Saint-Louis, Bruxelles: pp. 21-33.

Korosec-Serfaty, P. (1999, 1ère éd. 1986). La Grand' place : Identité et pratiques quotidiennes d'un espace public urbain. Editions du CNRS, Paris: 115 p.

Korsu, E. et M.-H. Massot (2006). "Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail: les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Île-de-France." in Les cahiers scientifiques du transport, No 50: pp. 61-90.

Krier, L. (1998). Architecture : Choice or Fate. Papadakis, Berkshire: 208 p.

Ladner, A. (2002). "Size and direct democracy at the local level: the case of Switzerland." in Environment and Planning C : Government and policy, No 20 (6): pp. 813-828.

Lahire, B. (1998). L'homme pluriel. Les ressorts de l'action. Editions Nathan, Paris: 271 p.

Lahire, B. (2004). La culture des individus. Dissonances culturelles et distinction de soi. Editions La Découverte, Paris: 777 p.

Lallement, E. (2007). "Événements en ville, événements de ville: vers de nouvelles ritualités urbaines?" in Revue Communication & Organisation, No 32 - **La ville dans tous les sens**: pp. 26-38.

Lamizet, B. (2000). La médiation culturelle. Editions L'Harmattan, Paris: 447 p.

- Lamont, M. et S. Aksartova (2002). "Ordinary Cosmopolitanisms. Strategies for bridging racial boundaries among working-class men." in Theory Culture & Society, **No 19** (4): pp. 1-25.
- Lang, R. E. (2002). Edgeless Cities : Exploring the Elusive Metropolis. Brookings Institutions Press, Washington: 196 p.
- Langdon, P. (2008). "Shared-Space" streets cross the Atlantic." in New Urban News (Octobre): p. 11.
- Lannoy, P. (2003). "L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940." in G. Felouzis, B. Convert, Y. Duterq et C. Lafaye. Revue Française de Sociologie - No 44 / 3. Ophrys: pp. 497-529.
- Larsen, J., J. Urry et K. Axhausen (2005). Social networks and future mobilities. Lancaster University - IVT, ETHZ, Lancaster - Zurich
- Larsen, J., J. Urry et K. Axhausen (2006). Mobilities, Networks, Geographies (Transport and Society). Aldershot, Ashgate: 165 p.
- Lascombes, P. et P. Le Galès (2010, éd. orig. 2007). Sociologie de l'action publique. Editions Armand Colin, Paris: 127 p.
- Lazarotti, O. (1995). Les loisirs à la conquête des espaces périurbains. Editions L'Harmattan, Paris: 319 p.
- Le Breton, D. (2000). Eloge de la Marche. Editions Métailié, Paris: 177 p.
- Le Breton, D. (2002). "Les chemins des sens." in Revue Urbanisme, **No 325** (juillet / août): pp. 33-37.
- Le Breton, E. (2004). "Mobilité, exclusion et marginalité." in S. Allemand, Ascher François et J. Levy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 117-123.
- Le Galès, P. (2003). Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance. Presses de Sciences Po, Paris: 454 p.
- Lefebvre, A. (2008). Les réseaux sociaux. M21 Editions, Limoges: 200 p.
- Lefebvre, H. (1961). Critique de la vie quotidienne II - Fondements d'une sociologie de la quotidienneté. Editions de l'Arche, Paris: 360 p.
- Lefebvre, H. (1968). Le droit à la ville. Editions Anthropos, Paris: 166 p.
- Lefebvre, H. (1972). Espace et politique : le droit à la ville II. Editions Anthropos, Paris
- Lefebvre, H. et M. Gaviria (1970). Du rural à l'urbain. Anthropos, Paris: 285 p.
- Lefebvre, V. (2006). "Shopping. Du passage parisien au fun mall." in Faces - Journal d'Architecture, **No 61** (hiver 2005-2006): pp. 34-38.
- Leira, E. (1995). "Bilbao : la construction de la métropole. Un projet stratégique." in Casabella - Revue d'architecture **No 622** (avril): pp. 21-33.
- Leresche, J.-P., D. Joye et M. Bassand (1993). "La Métropole Lémanique dans tous ses états." in Revue Economique et sociale, **No 1**: pp. 23-39.
- Lévy, A. (2005). "Formes urbaines et significations: revisiter la morphologie urbaine." in Espaces et Sociétés, **No 122** (4): pp. 25-48.
- Lévy, B., Ed. (2004). Voyage, Tourisme, Paysage. Le Globe, R. G. d. Géographie, Société de Géographie de Genève et Dép. de Géographie de l'Université de Genève: 167 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Lévy, J. (1999). Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde. Editions Belin, Paris: 399 p.
- Lévy, J. (2000). "Les nouveaux espaces de la mobilité." in M. Bonnet et D. Desjeux. Les territoires de la mobilité. PUF, Paris: pp. 155-170.
- Lévy, J. (2004). "Modèle de mobilité, modèle d'urbanité." in S. Allemand, Ascher François et J. Lévy. Le sens du mouvement, Colloque de Cerisy. Institut pour la ville en mouvement. Editions Belin: pp. 157-169.
- Lévy, J. (2008). "Ville pédestre, ville rapide." Dossier Marcher. No 359 (mars/avril) Revue Urbanisme: pp. 57-59.
- Lévy, J. (2009). "Mondialisation des Villes." in J.-M. Stébé et H. Marchal Traité sur la Ville. PUF, Paris: pp. 667-721.
- Lévy, J. et M. Lussault, Eds. (2003). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Editions Belin, Paris: 1034 p.
- Lévy, J.-P. (2004). L'accès à la ville: les mobilités spatiales en questions. Collection Habitat et sociétés, Editions L'Harmattan, Paris: 411 p.
- Lévy, J.-P., Y. Grafmeyer et F. Dansereau (1998). "Habitat et habitant : position et mobilité dans l'espace résidentiel." Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain. Presses Universitaires de Lyon, Lyon: 525 p.
- Lipovetsky, G. (1989, 1ère éd. 1983). L'ère du vide. Essais sur l'individualisme contemporain. Editions Gallimard, Paris: 328 p.
- Lipovetsky, G. (2006). Le bonheur paradoxal. Essai sur la société d'hyperconsommation. Editions Gallimard, Paris: 496 p.
- Lipovetsky, G. et S. Charles (2004). Les temps hypermodernes. Editions Grasset & Fasquelle, Paris: 128 p.
- Lizzio, K. (2011). "L'implantation des installations commerciales à forte fréquentation: la stratégie cantonale vaudoise." in Les cahiers de l'ASPAN No 2 : Générations (de) Trafic - in revue TRACES, No 13-14 (20 juillet): pp 5-7.
- López-Pita, A. et F. Robusté (2004). Impact of high-speed lines in relations with very high frequency air services. 83rd Annual Meeting - Session 292 Aircraft Noise/Emissions : Interrelationships Panel - Janvier 2004, Washington DC, Transportation Research Board
- Lussault, M. (2004). "La mobilité comme événement." in S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 109-116.
- Lussault, M. (2007). L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain. Editions du Seuil, Paris: 363 p.
- Lussault, M. (2009). "Urbain mondialisé." in J.-M. Stébé et H. Marchal. Traité sur la Ville. PUF, Paris: pp. 723-771.
- Maksim, H.-N. (2008). "CEVA, un projet centenaire au service de l'agglomération genevoise." in Revue Flux No 72/73 (avril-septembre): pp. 134-137.
- Maksim, H.-N. et V. Kaufmann (2009). "Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transport et urbanisme." in Ville & transports, No 419.
- Mangin, D. (2005). "La densification est plus importante que la densité." in Revue Urbanisme, No 24 - HS (mars - avril): pp. 36-38.
- Mangin, D. et P. Panerai (1999). Projet urbain. Collection Eupalinos, Editions Parenthèses, Marseille: 185 p.
- Marchal, H. et J.-M. Stébé (2009). "Les théories urbaines classiques." in J.-M. Stébé et H. Marchal. Traité sur la ville. Chapitre XII : Théories. PUF, Paris: pp. 625-640.
- Marly, J. (2009). "Pendant de l'intensité urbaine: une intensité rurale à planifier." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers

du développement durable - Intensités urbaines. No 9 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 141-148.

Marzloff, B. (2005). "Les nouvelles temporalités de la ville: Où va la ville?" in Revue POUR, **No 188** (décembre): pp. 164-168.

Marzloff, B. (2009). Le 5e écran, les médias urbains dans la ville 2.0. Editions FYP, Limoges: 87 p.

Masboungi, A., Ed. (2001). Bilbao : La culture comme projet de ville. Projet Urbain, Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement / Bilbao Ria 2000: 130 p.

Masboungi, A., Ed. (2009). Organiser la ville hypermoderne. François Ascher, Grand Prix d'Urbanisme 2009. Collection Grand Prix de l'Urbanisme / MEEDDM, Parenthèses, Marseille: 159 p.

Masboungi, A. et F. De Gravelaine, Eds. (2003). Penser la ville par la lumière. Collection Projet urbain, Editions de la Villette, Paris: 114 p.

Massard, E. (1910). Projet de code de la circulation urbaine. Bulletin Municipal Officiel, Rapport et Document, no 41 Conseil Municipal, Paris

Massard, E. (1910). La circulation générale des voitures et des piétons à Paris. Conseil Municipal - rapport No 17, Paris

Mauss, M. (1999, 1ère édition 1950). Sociologie et Anthropologie. Préface de Claude Lévi-Strauss. Recueil d'articles comprenant l'Essai sur le don, Presses Universitaires de France, Paris: 481 p.

May, N., P. Veltz, J. Landrieu, et al. (1998). La ville éclatée. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 350 p.

Mercier, L.-S. (2006, éd. orig. 1781-1790, 12 tomes). Tableau de Paris. Editions La Découverte, Paris: 352 p.

Merton, R. K. (1968, 1ère éd. 1949). Social Theory and social structure. Free Press, New York: 702 p.

Merton, R. K. et E. Barber (2003). The travels and adventures of serendipity : A study in sociological semantics and the sociology of science. Princeton University Press, Princeton, N.J.: 352 p.

Methorst, R., H. Monderde i Bort, D. Sauter, et al. (2010). Pedestrian Quality Needs (PQN). Final Report of the Cost Project 358, Walk21, Cheltnham

Miaux, S., Ed. (2009). Corps Urbains : Mouvement et mise en scène. Editions L'Harmattan, Paris: 144 p.

Michaud, V. et B. Segrestin (2008). La marche au cœur des mobilités : Une démarche innovante. Les Rapports Prospectifs, Prospective RATP, Paris, No 152 - juin 2008: 106 p.

Mongin, O. (2003). "De la ville à la non ville." in M. Roncayolo, J. Lévy, T. Paquot, Olivier Mongin et P. Cardinali. De la ville et du citadin. Editions Parenthèses, Marseille: pp.34-51.

Mongin, O. (2007, 1ère éd. 2005). La condition urbaine : La ville à l'heure de la mondialisation. Editions du Seuil, Paris: 326 p.

Mongin, O. (2009). "Michel de Certeau, à la limite entre dehors et dedans." in T. Paquot et C. Younès. Le territoire des philosophes. Editions La Découverte, Paris: pp. 91- 115.

Monnet, J. (2000). "Les dimensions symboliques de la centralité." in Cahiers de Géographie du Québec, **No 44** (No 123): pp. 399-418.

Montulet, B. (2004). "Mobilités spatio-temporelles et usages différenciées de modes de transport." in B. Montulet et V. Kaufmann. Mobilités, fluidités...libertés? Presses des Facultés de Saint-Louis, Bruxelles: pp. 43-58.

Montulet, B., M. Hubert, C. Jemelin, et al., Eds. (2005). Mobilités et Temporalités. Faculté Universitaire Saint-Louis, Bruxelles: 226 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Muhlrad (2008). "Un bref historique des politiques de sécurité des piétons en Europe de l'Ouest des années 60 à nos jours." in M.-A. Granié et J.-M. Auberlet. Actes du premier colloque francophone international de la Plate-forme Intégratrice "Comportement du Piéton dans son Environnement" (COPIE) de l'INRETS. Les Collections de L'INRETS, Arcueil: pp. 21-32.

Muhlrad, N. (2000). A short history of physical speed reduction measures in european urban areas. Workshop on traffic calming, New Delhi, India - march, ICTCT

Mumford, E. (1992). "CIAM urbanism after the Athens charter." in Planning Perspectives, **No 7** (4 -décembre): pp. 4-88.

Mumford, E. (2000). The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960. MIT Press, Cambridge, Massachusetts: 375 p.

Mumford, L. (1970). Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme. France-Empire, Paris: 334 p.

Narboni, R. et F. Jousse (1995). La lumière urbaine : éclairer les espaces publics. Collection techniques de conception, Editions Le Moniteur, Paris: 263 p.

NeTHCA (2003). Inside Density. H. Heynen et D. Vanderburg International Colloquium on Architecture and Cities # 1 Bruxelles 25-26 novembre 1999, Editions La Lettre Volée: 189 p.

Newman, P. et J. Kenworthy (1989). Cities and automobile dependence : a source book. Gower Technical, Aldershot: 388 p.

Newman, P. et J. Kenworthy (1999). Sustainability and Cities: Overcoming automobile dependence. Island Press, Washington D.C.: 464 p.

Nicholson, G. (2008). The Lost Art of Walking. Riverhead Books, New York: 276 p.

Niklas, M. (2006). Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? : Einkaufsmobilität enter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslagen, Konsummotiven und Raumstrukturen. Verlag MetaGis, Mannheim: 282 p.

Noirjean, S. et T. Merle (2005). "Intégration des politiques de mobilité et planification urbaine." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement urbain durable, No 1 - 2005. OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 91-110.

Nova, N. (2009). Les Médias Géolocalisés. Editions FYP, Limoges: 256 p.

OECD (1975). Better Towns With Less Traffic - Conclusions of the OECD Conference. OECD Better Towns With Less Traffic, Paris, OECD

OECD (1979). Road safety in residential areas. OECD, Paris

Offner, J.-M. et P. Denise (1996). Réseaux et territoires, significations croisées. Editions de L'Aube, La Tour-d'Aigues: 280 p.

OFS - ARE (2001). La mobilité en Suisse - Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement des populations en matière de transport. Office Federal des statistiques, Office Federal du Developpement Territorial, Bern - Neuchâtel

OFS - ARE (2007). La mobilité en Suisse - Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement des populations en matière de transports. Office Federal des statistiques, Office Federal du Developpement Territorial, Neuchatel - Bern

Ollivro, J. (2000). L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée. Presses Universitaires de Rennes, Rennes: 184 p.

Ollivro, J. (2006). Quand la vitesse change le monde : Essor de la vitesse et transformation de sociétés. Editions Apogée, Rennes: 255 p.

- Onfray, M. (2007). Théorie du Voyage : Poétique de la géographie. Le Livre de Poche, Paris: 126 p.
- Orfeuill, J.-P. (2000). Stratégies de localisation, ménages et services dans l'espace urbain. Editions La Documentation Française, Paris: 78 p.
- Orfeuill, J.-P. (2000). L'évolution de la mobilité quotidienne - Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses. Synthèse No 37 - novembre, INRETS (réf. 285): 146 p.
- Orfeuill, J.-P. (2008). Une approche laïque de la mobilité. Collection Les Urbanités, Descartes & Cie, Paris: 173 p.
- Ostrowetsky, S. et J.-S. Bordreuil (1975). Structure de communication et espace urbain - la centralité. DGRST / EDRESS, Université de Provence - Département de sociologie-ethnologie, Paris
- Ostrowetsky, S. et J.-S. Bordreuil (1988). Centralité urbaine et fonction symbolique. SRA / CERCLES / EDRESS
- Ostrowetsky, S. et J.-S. Bordreuil (1989). L'émergence des pôles attractifs : les villes nouvelles françaises. Rapport pour le Secrétariat général aux villes nouvelles, CERCLES /SGVN / SRA / EPAMARNE / EPEVRY/ EPAREB
- Oswalt, P. et T. Rieniets (2006). Atlas of Shrinking Cities. Hatje Cantz Verlag, Ostfildern: 160 p.
- Oswalt Philipp for the Kulturstiftung des Bundes, Ed. (2005). Shrinking Cities - Volume 1: International Research. Hatje Cantz Publishers, Ostfildern: 736 p.
- Oswalt Philipp for the Kulturstiftung des Bundes, Ed. (2006). Shrinking Cities, Volume 2: Interventions. Hatje Cantz Publishers, Ostfildern: 896 p.
- Paquot, T. (1990). Homo urbanus. Essai sur l'urbanisation du monde et des moeurs. Editions du Félin, Paris: 177 p.
- Paquot, T., Ed. (1999). Le XXème siècle, de la ville à l'urbain. Revue Urbanisme - No 309, Editions Descartes & Cie, Paris: 130 p.
- Paquot, T., Ed. (2001). Le Quotidien Urbain : essais sur les temps des villes. Editions La Découverte, Paris: 192 p.
- Paquot, T. (2003). "Que savons-nous de la ville et de l'urbain?" in M. Roncayolo, J. Lévy, T. Paquot, Olivier Mongin et P. Cardinali. De la ville et du citoyen. Editions Parenthèses, Marseille: pp. 14-32.
- Paquot, T. (2004). "L'art de marcher en Ville." in Revue Esprit, (mars - avril : La ville à trois vitesses): pp. 201-214.
- Paquot, T. (2006). Des corps urbains : sensibilités entre béton et bitume. Editions Autrement, Paris: 134 p.
- Paquot, T. (2006). "Pour une ville pleine de rues..." in Revue Urbanisme, **No 346** (janvier - février).
- Paquot, T. (2007). Eloge du Luxe. De l'utilité de l'inutile. Editions Marabout, Paris: 153 p.
- Paquot, T. (2008). Banlieues : Une anthologie. PPUR, Lausanne: 162 p.
- Paquot, T. (2009). L'Espace Public. Repères - sciences politiques, Editions La Découverte, Paris: 125 p.
- Paquot, T. (2009). "George Simmel, la vie comme un état d'esprit." in T. Paquot et C. Younès. Le territoire des philosophes. Editions La Découverte, Paris: pp. 325-336.
- Paquot, T. (2010). L'urbanisme c'est notre affaire!, Editions L'Atalante, Nantes: 174 p.
- Paquot, T. (2010). "Entretien avec Thomas Sieverts - 15 juin 2010 à Paris." in Revue Urbanisme, **No 374** (septembre / octobre).
- Paquot, T., M. Lussault et S. Body-Gendrot, Eds. (2000). La ville et l'urbain, l'état des savoirs. Editions La Découverte, Paris: 444 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Paquot, T. et C. Younès, Eds. (2009). Le territoire des philosophes. Editions La Découverte, Paris: 387 p.

Pech, N. (2009). "Lyon: des agrafes urbaines pour "recoudre" le territoire." in Traits Urbains (supplément), **No 29** (printemps): p. 14.

Perec, G. (1974). Espèces d'espaces. Editions Galilée, Paris: 124 p.

Perec, G. (2008, 1ère éd. 1975). Tentative d'épuisement d'un lieu parisien. Editions Christian Bourgois, Paris: 49 p.

Péron, R. (1993). La fin des vitrines - Des temples de la consommation aux usines à vendre. Ecole Normale Supérieure, Cachan: 306 p.

Péron, R. (2004). Les Boîtes - les grandes surfaces en ville. Editions l'Atalante, Nantes: 222 p.

Pirson, J.-F. (2008). Entre le monde et soi : pratiques exploratrices de l'espace. Editions La Lettre Volée, Bruxelles: 110 p.

PNR 41 (1999). Les déplacements à pied et à vélo: potentialités, mesures, stratégies colloque T2 - 6 novembre 1998, Berne, Rapports du PNR 41 "Transports et environnement"

PNR 41 (1999). L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo: état des connaissances, mesures et potentiels - vers une réorientation des politiques de transport. Rapports du PNR 41 "Transports et environnement" No A9, Berne

Poschet, L., S. Wust et M. Bassand (2001). La Métropole Lémanique. IREC - EPFL, Lausanne: 73 p.

Potier, F. et C. Terrier (2007). Atlas des mobilités touristiques en France métropolitaine. Collection Atlas / Monde, Editions Autrement, Paris: 112 p.

Prélaz-Droux, R., A. Maunoir et M. Tranda-Pittion (2009). Politique foncière et aménagement du territoire dans les cantons de Genève et Vaud. Projet d'Agglomération franc-valdo-genevois, CRFG, Genève, No 10 - 3

Quartier du Flon (2009). N46°31'17,18 - E06°37'38,66 Quartier du Flon. Editions du Flon, Lausanne: 235 p.

Quincerot, R. (2005). "Densifier la ville: incantation, volontarisme ou tendance lourde?" in Revue Urbanisme, **Hors série no 24**: pp. 28-35.

Quincerot, R., M. Tranda-Pittion, C. Loetscher, et al. (2010). Genève Agglo 2030: un projet pour dépasser les frontières. Editions Parenthèses, Marseille: 221 p.

Ramos, M. J. et M. J. Alves, Eds. (2010). The Walker and The City. ACA-M, Lisbonne: 228 p.

Raymond, H., N. Haumont, M.-G. Dezès, et al. (2001). L'habitat pavillonnaire. Collection Habitat et sociétés, Editions L'Harmattan, Paris: 118 p.

Regazzoni, F. (2010). "La création de nouvelles centralités urbaines : production de la ville durable ? Le cas de Turin." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement durable - Centralités, urbanisme durable et projet. No 11 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 163-179.

Rémy, J. et L. Voyé (1992). La ville: vers une nouvelle définition ?, Editions Gallimard, Paris: 174 p.

Renesson, C. (2004). "Aménagement urbain. Les piétons devant la scène." in Revue Techni.Cités, **No 67 - tiré à part** (avril): 8 p.

Rerat, P. (2008). "Reconstruire la ville en ville : tendances et enjeux." in Géo-regards, **No 1**: pp. 7-26.

Reynard, E. (2000). Gestion patrimoniale intégrée des ressources en eau dans les stations touristiques de montagne. Les cas de Crans-Montana-Amionna et Nendaz (Valais). These de doctorat, Institut de Géographie : Travaux et Recherches No 17, UNIL, Lausanne, 11 mars 1999: 2 vol : 400 p. + annexes 100 p.

- Rifkin, J. (2000). L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie. Editions La Découverte, Paris: 396 p.
- Robin, R. (2009). Mégapolis : Les derniers pas du flâneur. Collection Un ordre d'idées, Editions Stock, Paris: 397.
- Rue de l'Avenir Suisse (2002). L'avenir des zones 30. Marcher en ville: sécurité et convivialité - journée du 19 octobre. Association Rue de l'Avenir
- Sansot, P. (1980). "Anonymat et espace urbain." in Annales de la Recherche Urbaine, **No 7**(mars): pp. 62-76.
- Sansot, P. (1983). Variations paysagères : invitation au paysage. Collection Esthétique, Klincksieck, Paris: 163 p.
- Sansot, P. (1984). Poétique de la ville. Klincksieck, Paris: 422 p.
- Sansot, P. (1993). Jardins publics. Editions Payot, Paris: 272 p.
- Sansot, P. (1998). Du bon usage de la lenteur. Manuels, Payot & Rivages, Paris: 204 p.
- Sansot, P. (2000). Chemins aux vents. Payot : Manuels, Payot & Rivages, Paris: 304 p.
- Sauter, D., T. Schweizer et R. Bernet (2001). Element einer Strategie für die Förderung des Fussverkehrs; Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes. Zurich: 105 p.
- Schuler, M., P. Dessemontet, C. Jemelin, et al., Eds. (2006). Atlas des mutations spatiales de la Suisse. Editions Neue Zürcher Zeitung, Zurich
- Secchi, B. (2005, éd. orig. it. 2000). Première leçon d'urbanisme Traduit de l'italien par Patrizia Ingallina, Editions Parenthèses, Marseille: 155 p.
- Segaud, M. (2006). "L'ordinaire des espaces quotidiens." in Revue Urbanisme **No 351**(novembre / décembre): p. 60.
- Sheller, M. et J. Urry (2000). "The city and the car." in International Journal of Urban and Regional Research, **No 24** (4): pp. 737-757.
- Sieverts, T. (1999). Zwischenstadt - Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Birkhäuser GmbH, Basel: 191 p.
- Sieverts, T. (2004, éd. orig. all. 2001). Entre-Ville : une lecture de la Zwischenstadt. Collection Eupalinos, Editions Parenthèses, Marseille: 188 p.
- Simmel, G. (1971, édit. orig. angl. 1907-1918). On Individuality and Social Forms. Edited by Donald N. Levine, University of Chicago Press, Chicago: 412 p.
- Simmel, G. (1989, éd. orig. all. 1912). Philosophie de la modernité. Tome 1 - La femme, la ville, l'individualisme. Editions Payot, Paris: 331 p.
- Söderström, O., E. C. Lanza, L. Roderick, et al., Eds. (2001). L'usage du projet: Pratiques sociales et conception du projet urbain et architectural. Editions Payot, Lausanne: 187 p.
- Solnit, R. (2002, 1ère édition 2000 en anglais). L'Art de Marcher. Editions Actes du Sud, Arles: 395 p.
- Spector, T. (1999). Villes du XXIe siècle. Entre villes et métropoles, rupture ou continuité? Synthèse du Colloque de La Rochelle, les 19-20-21 octobre 1998, CERTU, Lyon: 262 p.
- Stébé, J.-M. et H. Marchal, Eds. (2009). Traité sur la ville. Presses Universitaires de France: 785 p.
- Stephan, L. (1999). "Le boulevard urbain: petite histoire d'une grande résurrection." in Revue l'Urbanisme, **No 12 - Hors série** (avril): p. 47.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Studený, C. (2005). "Une histoire de vitesse: le temps du voyage." in B. Montulet, M. Hubert, C. Jemelin et S. Schmitz. Mobilités et temporalités. Faculté Universitaire Saint-Louis, Bruxelles: pp. 113-128.

Tarde, G. (1969, 1ère éd.). On Communication and Social Influence : Selected Papers. Edited and with an introduction by Terry C. Clark, with a Foreword by Morris Janowitz, University of Chicago Press, Chicago: 332 p.

Tardy, C., M. Rautenberg, A. Micoud, et al. (2000). Campagnes de tous nos désirs : patrimoines nouveaux et usages sociaux. Editions de la Maison des sciences de l'homme, Paris: 191 p.

Taylor, P. J. (2004). World City Network: A global Urban Analysis. Routledge, Londres: 241 p.

Tesson, S. (2006). Eloge de l'Energie Vagabonde. Editions des Equateurs, Sainte-Marguerite sur Mer: 227 p.

Thévenot, L. (2006). L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement. Editions La Découverte, Paris: 312 p.

Thierstein, A. et A. Forster, Eds. (2008). The Image and the Region : Making Mega-city Regions Visible. Lars Muller Publishers, Baden: 288 p.

Thomas, C. et T. Schweizer (2003). "Access to public transport: Pedestrian mobility as "The First and Last Mile"." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 10**: pp. 12-15.

Thomas, R. (2003). "L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain: un accomplissement perceptif situé." in Revue Espaces et Sociétés, **No 113-114**(2-3): pp. 233-249.

Thomas, R. (2005). Les trajectoires de l'accessibilité. Editions A La Croisée, Grenoble: 183 p.

Thomas, R. (2007). "La marche en ville. Une histoire de sens." in L'Espace Géographique, **No 36** (1): pp. 15-26.

Thomas, R., Ed. (2008). Marcher en Ville. Séminaire : 03 juillet et 13 novembre 2007, 15 janvier 2008, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

Thomas, R., Ed. (2010). Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines. Editions des Archives Contemporaines, Paris: 194 p.

Toussaint, J.-Y. (2009). "Usages et Techniques." in J.-M. Stébé et H. Marchal. Traité sur la Ville. PUF, Paris: pp. 461-512.

Toussaint, J.-Y. et M. Zimmermann, Eds. (1998). Projet Urbain : ménager les gens, aménager la ville. Editions Pierre Mardaga, Sprimont: 202 p.

Toussaint, J.-Y. et M. Zimmermann, Eds. (2001). User, observer, programmer et fabriquer l'espace public. PPUR, Lausanne: 304 p.

Tranda-Pittion, M. (2009). "Les espaces fonctionnels." in Forum - ARE, **No 1**(juin): pp. 75-77.

Tranda-Pittion, M. (2010). "Quel potentiel pour les projets urbains/de territoire dans les processus de production urbaine ?" in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement durable - Centralités, urbanisme durable et projet. No 11 OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 89-112.

Tranda-Pittion, M., B. Declève et B. Marchand (2009). Architecture de La Grande Echelle - Produire une ville et un habitat de qualité à travers les frontières : l'exemple de l'agglomération franco-valdo-genevoise. UCL, URBIA, EPFL, Agglomération franco-valdo-genevoise: 106 p.

Transport for London (2006). Legible London - A wayfinding study. AIG - Transport for London: 33 p.

Transport for London (2007). Legible London Yellow book. A prototype wayfinding system for London. Mayor of London, Transport for London: 64 p.

- Tzonis, A. et R. C. Donadei (2005). Calatrava. Bridges. Thames & Hudson, Londres: 272 p.
- Urbain, J.-D. (2008, 1ère édition 2002). Paradis Verts : Désirs de campagne et passions résidentielles. Editions Payot & Rivages, Paris: 414 p.
- Urry, J. (2004). "Petits mondes." in S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 37-48.
- Urry, J. (2007). Mobilities. Polity, Londres: 335 p.
- Valladares, L. (2006). La favela d'un siècle à l'autre : mythe d'origine, discours scientifiques et représentations virtuelles. Préface par Yves Grafmeyer. Horizons américains, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris: 229 p.
- Vassalo, P. (2005). "Villes et politiques temporelles." in Mouvements, **No 39-40** (3): pp. 112-120.
- Veltz, P. (2004). "L'économie de toutes les mobilités." in S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy. Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Editions Belin, Paris: pp. 48-59.
- Venizelos, V. (2011). "Stratégie d'implantation des installations commerciales à haute fréquentation : le cas du canton de Genève." in Les cahiers de l'ASPAN No 2 :Génération (de) Trafic - revue TRACES, **No 13-14** (20 juillet): pp. 8-9.
- Verchère-Tortel, L. (2010). "Recherche et collectivité local : un échange gagnant-gagnant. L'exemple de la mission de l'Espace des temps au Grand Lyon." in Revue Tracés, **Hors-série** (10): pp. 197-204.
- Viard, J. et H. Rollin (2006). Eloge de la mobilité : Essai sur le capital temps libre et la valeur du travail. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 205 p.
- Vieillard-Baron, J.-L. (2009). "Henri Bergson, l'espace urbain et l'espace naturel." in T. Paquot et C. Younès. Le territoire des philosophes. Editions La Découverte, Paris: pp. 81-90.
- Vilhelmson, B. (1999). "Daily mobility and the use of time for different activities: the case of Sweden." in GeoJournal, **No 48** (3 / novembre): pp. 177-185.
- Vivant, E. (2009). Qu'est-ce que la Ville Créative ? La ville en débat, PUF, Paris: 92 p.
- Voith, R. (1997). "Fares, Service Levels, and Demographics: What determines Commuter Ridership in the Long Run?" in Journal of Urban Economics, **No 41** (2): pp. 176-197.
- Von der Mühl, D. (2011). "Des IFF accessibles aussi en voiture: utopie réaliste - et indispensable." in Les cahiers de l'ASPAN No 2 :Génération (de) Trafic - revue TRACES, **No 13-14** (20 juillet): pp. 12-15.
- Von der Mühl, D., M. Ruzicka-Rossier et S. Lavadinho (à paraître). Des IFF accessibles aussi en voiture: utopie réaliste - et indispensable. Rapport technique pour le compte de ARE/ASTRA, EPFL, Lausanne
- Von Fischer, C. (2003). "Un outil de concertation entre canton et communes. Les PDL du canton de Genève." in Cahiers, **No 2**: pp. 17-18.
- Watzlawick, P. (1986). Le langage du changement. Editions du Seuil, Paris: 184 p.
- Watzlawick, P., J. Weakland et R. Fisch (1981, 1974 éd. orig. angl.). Changements, Paradoxes et Psychotérapie. Traduit de l'anglais par Pierre Furlan, Editions du Seuil, Paris: 189 p.
- Webber, M. M. et F. Choay (1996). L'urbain sans lieu ni bornes. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 123 p.
- Weber, M. L., C. Deschenaux et M. Tranda-Pittion, Eds. (2008). Campagne-ville: Le pas de deux. PPUR, Lausanne: 352 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Whitt, J. A. (1979). Urban elites and mass transportation - the dialectics of power. Princetown University Press, New Jersey: 231 p.

Wiel, M. (1999). La transition urbaine : ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée. Editions Pierre Mardaga, Liège: 149 p.

Wiel, M. (2002). Ville et Automobile. Descartes & Cie, Paris: 141 p.

Wiel, M. (2005). Ville et Mobilité : un couple infernal?, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 91 p.

Wiel, M. (2007). Pour planifier les villes autrement. Editions de l'Harmattan, Paris: 244 p.

Wiel, M. (2010). Etalement urbain et mobilité. PREDIT, Editions La Documentation Française, Paris: 88 p.

Winkin, Y. (1988). "Présentation générale : Erving Goffmann : portrait du sociologue en jeune homme." in E. Goffman et Y. Winkin. Les moments et leurs hommes. Editions du Seuil, Paris: pp.13-92.

Winkin, Y. (1998). "Le touriste et son double. Eléments pour une anthologie de l'enchantement." in S. Ossman. Miroirs Maghrébins: "Itinéraires de soi et paysages de rencontres". CNRS éditions, Paris: pp. 133-143.

Winkin, Y. (2001). "Propositions pour une anthologie de l'enchantement." in P. Rasse, N. Midol et F. Triki. Unité-Diversité. Les identités culturelles dans le jeu de la mondialisation. Editions L'Harmattan, Paris: pp. 169-179.

Winkin, Y. (2001). Anthropologie de la communication. De la théorie au terrain. Editions du Seuil, Paris: 332 p.

Winkin, Y. (2005). "Communiquer à Cerisy." in S. Allemand, Andler Daniel, Ascher François et K. Axelos. SIECLE. 100 ans de Rencontres Intellectuelles de Pontigny à Cérisy. Editions de l'IMEC, Paris: pp. 287-303.

Winkin, Y. (2005). "Le chemin de St. Jacques." in M. Alizart et C. Kim. Fresh Théorie. Editions Léo Scheer, Paris: pp. 79-95.

Winkin, Y. et S. Lavadinho (2008). "Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva case." in T. Ingold et J. L. Vergunst. Ways of walking : Ethnography and practice on foot. Ashgate Publishing, Aldershot: pp. 155-167.

Wüthrich, P., R. Frick, M. Keller, et al. (2005). Konzept Langsamverkehrsstatistik - Concept de statistique du trafic lent. INFRAS, Forschung und Beratung, ASTRA, Berne: 84 p.

Wunenberger, J.-J. (2009). "Gaston Bachelard et la topoanalyse poétique." in T. Paquot et C. Younès. Le Territoire des philosophes. Editions La Découverte, Paris: pp. 47-62.

Zunino, G. (2009). "Plaidoyer pour une ville intense." in A. Da Cunha. Urbia : Les cahiers du développement durable - Intensités Urbaines. No 9 - décembre OUVDD - UNIL, Lausanne: pp. 57-76.

Whitzman, C. et T. Slater (2006). "Village ghetto land - Myth, social conditions, and housing policy in Parkdale, Toronto, 1879-2000." in Urban Affairs Review, **No 41** (5): 673-696.

Slater, T. (2007). "There goes the 'Hood: Views of gentrification from the ground up." in Housing Studies, **No 22** (3): 434-437.

Slater, T. (2008). "'A literal necessity to be re-placed": a rejoinder to the gentrification debate." in International Journal of Urban and Regional Research, **No 32** (1): pp. 212-223.

ADONIS (1999). Analysis and développement of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking. Final Summary Report, within the framework of EC Transport RTD Programme

Klein, O., N. Ortat et P. Pochet (2007). Mobilités, différenciations et inégalités : des questions actuelles. EspacesTemps.net - Traverse : Dossier Mobilités. Textuel 25.04 sur <http://espacestemp.net/document2239.html>.

Paquot, T. (2009). Vers un urbanisme sensoriel. Propos recueillis par Sophie Chapelle. sur

<http://mouvements.info/Vers-un-urbanisme-sensoriel.html>.

Le Galès, P. (2002). European cities, social conflicts and governance. European societies, Oxford University Press, Oxford: 328 p.

Cartier, J. (1998). Lumières sur la ville. L'aménagement et la ville nocturne. De la pratique professionnelle à l'usager. Aléas Editeur, Lyon: 130 p.

Mumford, L. (2001). Le piéton de New York. Librairie de l'architecture et de la ville, Editions du Linteau, Paris: 194 p.

Kaufmann, V., C. Jemelin et J.-M. Guidez (2001). Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?, La Documentation Française, Paris: 167 p.

Veltz, P. (1996). Mondialisation, villes et territoires: L'économie d'archipel. Economie en liberté, PUF, Paris: 262 p.

Mangin, D. (2004). La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine. Editions de la Villette, Paris: 398 p.

Dubois-Taine, G. (2005). Périphéries des villes européennes. PUCA No 7, p. 4 sur http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/editto/PPlan7_dossier.pdf.

Bacqué, M.-H. et Y. Sintomer (2001). "Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 90** (septembre): pp. 148-155.

Lees, L., T. Slater et E. K. Wyly (2008). Gentrification. Routledge, New York: 310 p.

Mont, O. (2004). "Institutionalisation of sustainable consumption patterns based on shared use." in Ecological Economics, **No 50** (1-2): 135-153.

Urry, J. (2008). "Governance, flows, and the end of the car system?" in Global Environmental Change, **No 18** (3): pp. 343-349.

Huwer, U. (2004). "Public transport and car-sharing : benefits and effects of combined services." in Transport Policy, **No 11** (1): pp. 77-87.

Diana, M. et P. L. Mokhtarian (2009). "Desire to change one's multimodality and its relationship to the use of different transport means." in Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, **No 12** (2): pp.107-119.

Chambefort, J.-L. et B. Lensele (2011). De la densité à l'intensité urbaine, via les nouveaux outils de la planification. sur http://urbanistesdesterritoires.com/incl/contributions/liste_docs.php?SousRub=analyses.

Jemelin, C., V. Kaufmann, J. Barbey, et al. (2007). Inégalités sociales d'accès: quels impacts des politiques locales de transport? EspacesTemps.net - Traverse : Textuel 08.05 sur www.espacestems.net.

Lejoux, P. (2007). Les mobilités du temps libre: nouveaux enjeux de différenciations sociales et spatiales? EspacesTemps.net - textuel 01.06 sur www.espacestems.net.

Hamilton-Baillie, B. (2006). "What is a shared space?" in Media article, internal release.

Charbonneau, J.-P. et J. Pape (2006). Espaces publics et centralités à Copenhague. sur www.jpcharbonneau-urbaniste.com/copenh.html.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

- (1993). "Espaces publics en ville - Dossier." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 57-58** (décembre 1992 - mars 1993).
- (1999). Lokale Agenda 21 - für eine nachhaltige Entwicklung der Schweiz vom globalen Konzept zum lokalen Handeln. BUWAL, Bern: 59 p.
- (2000). Bahnhöfe, Trümpfe des öffentlichen Verkehrs neue Dienstleistungen für neue Bedürfnisse? Materialien des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", EDMZ, Bern: 28 p.
- (2001). Das Einfamilienhaus - ein Thema der Raumplanung?, Collage, Bern: 25 p.
- (2002). Local Strategies for accelerating sustainability. ICLEI - Canada
- (2003). Mythen des Alltags. Edition Suhrkamp, Suhrkamp, Frankfurt 150 p.
- (2006). Gartenkunst Meisterwerke aus zwei Jahrtausenden. Knesebeck, München: 319 p.
- (2009). Acting in an uncertain world an essay on technical democracy. Inside technology, MIT Press, Cambridge, Mass.: 287 p.
- (2009). Le spectacle du quotidien. The spectacle of the everyday. Xe biennale de Lyon, Presses du Réel, Dijon: 424 p.
- (2009). Le piéton et son environnement. Quelles interactions? Quelles adaptations? Recherche Transports Sécurité Lavoisier: 128 p.
- ADEUPa Brest (2000). Agencement spatial et agencement du temps. PREDIT - GO1, DRAST, Paris: 64 p.
- Alió, M. et A. Gallego (2002). "Civic entities in environmental local planning. A contribution from a participative research in the metropolitan area of Barcelona." in GeoJournal, **56** (2): pp. 123-134.
- Allain, R. (2004). Morphologie Urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville. Editions Armand Colin, Paris: 254 p.
- Allaire, J. (2004). "Mobilité et effet de serre: l'évolution des villes au Nord et les perspectives au Sud." in Cahier de recherche LEPII - série EPE, **No 37**: 20 p.
- Allaman, M. (2003). "L'Odyssée des villes et de leur fleuve." in Revue Diagonale **No 163** (novembre / décembre): pp. 22-25.
- Allaman, M. (2003). "L'honneur retrouvé des quais de Bordeaux." in Revue Diagonale **No 163** (novembre / décembre): pp. 29-34.
- Alleman, M. (2002). "Chambéry. Convaincre et contraindre." in Revue Diagonale **No 156** (juillet / août): pp. 31-33.
- Allemand, S. (2008). Apprendre la mobilité. Editions Le Cavalier Bleu, Paris: 139 p.
- Allix, J.-P. (1996). L'Espace humain. Une invitation à la géographie. Editions du Seuil, Paris: 426 p.
- Allix, L. (2004). Perception et réalité ; essai sur la nature du visible. Editions CNRS, Paris: 313 p.
- Amar, G. (1993). "Pour une écologie urbaine des transports." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 59-60**

(décembre): pp. 140-151.

Amar, G. (1996). "Complexe d'échanges urbains, du concept au projet." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 71** (juin): pp. 93-100.

Amar, G. et F. Ascher (2004). Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention. Préface de François Ascher, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues: 251 p.

Amphoux, P. (1985). Fragments d'écologie urbaine. Editions Paul Castella: 385 p.

Amphoux, P., Ed. (1998). La notion d'ambiance : une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale. IREC, Lausanne: 181 p.

Amphoux, P. (2000). "Les sons dessinent la ville." in Revue Le temps stratégique (Mars-Avril): pp. 7-16.

Amphoux, P. (2001). "De théories en pratiques : Trois principes d'hybridation pour la ville." in O. Söderström, Lanza Elena et R. Lawrence. L'usage du projet. Editions Payot, Lausanne: pp. 39-50.

Amphoux, P. (2001). "Projet urbain à Genève." in A. Charre. Les nouvelles conditions du projet urbain. Editions Mardaga, Bruxelles: pp. 129-143.

Amphoux, P. (2002). Places de jeux, place du jeu. Tome 1. Service des parcs et promenades, Lausanne: 61 p.

Amphoux, P. (2002). Places de jeux, place de jeu. Tome 2. Service des parcs et promenades, Lausanne: 63 p.

Amphoux, P. et C. Husler (2004). "Bancs publics, jardins de passage." in Revue TRACES, **No 5** (mars): p. 11.

Amphoux, P. et C. Jaccoud (1993). Parcs et promenades pour habiter, 1. Etude exploratrice sur les pratiques et les représentations urbaines de la nature à Lausanne. Rapport de recherche 109, IREC-DA/EPFL, Lausanne: 118 p.

Andersen, H. et R. Van Kempen (2003). "New trends in urban policies in Europe: evidence for the Netherlands and Denmark." in Cities, **20** (2): pp. 77-86.

Anderson, N. (1961, 1ère éd. 1923). The hobo; the sociology of the homeless man. University of Chicago Press, Chicago: 296 p.

Ansart, P. (1990). Les sociologies contemporaines. Editions du Seuil, Paris: 346 p.

Antolini, A. et Y.-H. Bonello (1994). Les villes du désir. Editions Galilée, Paris: 184 p.

Arlaud, S., Y. Jean, D. Royoux, et al. (2005). Rural-urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières. Textes issus du colloque de Poitiers les 4, 5 et 6 juin 2003. Presses Universitaires de Rennes, Rennes: 506 p.

Ascher, F. (1995). Metapolis ou l'avenir des villes. Editions Odile Jacob, Paris: 346 p.

Ascher, F. et M. Apel-Muller, Eds. (2007). La rue est à nous...tous!, The street belongs to all of us!, Editions Au Diable Vauvert, Vauvert: 308 p.

Ascher, F. et F. Godard (2003). Modernité : La nouvelle carte du temps. Colloque de Cerisy. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 261 p.

Association 4D (2002). Déplacements et pollution atmosphérique: des déplacements non motorisés pour un air moins pollué. GO1 / Mobilités, territoires et développement durable, PREDIT, Paris

Association 4D et Altermodal (2001). Analyse de l'expérience de villes étrangères dans le domaine des déplacements non motorisés. Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, PREDIT 1996-2000: 185 p.

Atkinson, A. B. (1999). The Economic consequences of rolling back the welfare state. M.I.T. Press, Cambridge

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

(Mass): 216 p.

Aubert, N. (2010). La société hypermoderne : Ruptures et contradictions. Editions L'Harmattan, Paris: 132 p.

Augé, M. (2008). Le métro revisité. Editions du Seuil, Paris: 101 p.

Aventin, C. (2006). "Les arts de la rue ou comment l'espace public prend corps." in Lieux Communs (Les cahiers du LAUA), **No 9** (novembre): pp. 91-108.

Bachelard, G. (1998, 1ère édition 1942). L'eau et les rêves : essai sur l'imagination de la matière. Editions Le Livre de Poche, Paris: 221 p.

Backouche, I. (2000). La trace du fleuve, La Seine et Paris 1750-1850. Editions EHESS, Paris: 430 p.

Bacqué, M.-H. (2005). Libérale ou libérée? La ville monde. Editions La Découverte, Paris: 224 p.

Bailly, A., B. Guesnier, J. H. P. Paelinck, et al. (1995). Stratégies spatiales : comprendre et maîtriser l'espace. Editions Reclus, Montpellier: 216 p.

Bairoch, P. (1977). Taille des villes, conditions de vie et développement économique. École des hautes études en sciences sociales, Paris: 421 p.

Bairoch, P. (1985). De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire. Editions Gallimard, Paris: 705 p.

Bairoch, P. (1996). "Cinq millénaires de croissance urbaine." in I. Sachs. Quelles villes pour quel développement ? Presses universitaires de France, Paris: 326 p.

Baqué, D. (2002). Mauvais genre(s): érotisme, pornographie, art contemporain. Editions du Regard, Paris: 199 p.

Baqué, D. (2006). Histoires d'ailleurs artistes et penseurs de l'itinérance. Éditions du Regard, Paris: 266 p.

Barley, N. (2001, 1983 en anglais). Un anthropologue en déroute. Editions Payot & Rivages, Paris: 261 p.

Bartelt, F. (2009). Petit éloge de la vie de tous les jours. Editions Gallimard, Paris: 140 p.

Bassand, M. (1997). Métropolisation et inégalités sociales. PPUR, Lausanne: 245 p.

Bassand, M. (2007). Cités, Villes, Métropoles : Le changement irréversible de la ville. PPUR, Lausanne: 234 p.

Bassand, M., V. Kaufmann et D. Joye, Eds. (2001). Enjeux de la sociologie urbaine. PPUR, Lausanne: 257 p.

Bassand, M. et J.-P. Leresche, Eds. (1994). Les faces cachées de l'urbain. Editions Peter Lang, Bern: 220 p.

Bastien, F., J. Legaigoux et M.-N. Mille (2001). Déplacements et commerces: enquête auprès des commerçants de la rue de Marseille et du cours de la Liberté à Lyon. CERTU: 52 p.

Baudrillard, J. (1968). Le système des objets. Editions DeNoël Gonthier, Paris: 288 p.

Baudry, P. et T. Paquot (2003). L'urbain et ses imaginaires textes. Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, Pessac: 123 p.

Bégout, B. (2002). Zéropolis. Allia, Paris: 124 p.

Bégout, B. (2004). "Microscopie du caddie." in B. Bégout. L'éblouissement des bords de route. Editions Verticales, Paris: p. 69.

Bégout, B. (2005). La découverte du quotidien. Allia, Paris: 600 p.

Benjamin, W. (2000). Oeuvres I. Folio essais, Gallimard, Paris: 395 p.

- Benjamin, W. (2000, 1972 en allemand). Oeuvres III. Folio essais, Gallimard, Paris: 482 p.
- Benjamin, W. (2000, 1972 en allemand). Oeuvres II. Folio Essais, Gallimard, Paris: 459 p.
- Bensa, A. (2006). La fin de l'exotisme : Essais d'anthropologie critique. Editions Anarchasis, Toulouse
- Berdoulay, V. et P. Claval (2001). Aux débuts de l'urbanisme français regards croisés de scientifiques et de professionnels, fin XIXe - début XXe siècle. Editions L'Harmattan, Paris: 256 p.
- Berger, A. (2006). Drosscape wasting land in urban America. Princeton Architectural Press, New York: 255 p.
- Berger, H. M. et G. P. Del Negro (2004). Identity and everyday life essays in the study of folklore, music, and popular culture. Wesleyan University Press, Middletown, Conn.: 185 p.
- Berger, M. (2004). Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée?, CNRS Editions, Paris: 317 p.
- Berger, P. et J.-P. Nouhaud (2004). Formes cachées, la ville. PPUR, Lausanne: 221 p.
- Berque, A., Ed. (1994). Cinq propositions pour une théorie du paysage. Champ Vallon, Seyssel: 122 p.
- Berque, A. (2000). Ecumène, introduction à l'étude des milieux humains. Editions Belin, Paris: 271 p.
- Berque, A., P. Bonnin, C. Ghorra-Gobin, et al. (2006). La ville insoutenable. Editions Belin, Paris: 366 p.
- Berry-Chikhaoui, I., A. Deboulet et L. Roulleau-Berger (2007). Villes internationales entre tensions et réactions des habitants. Editions La Découverte, Paris: 325 p.
- Berthoz, A. et R. Recht, Eds. (2005). Les espaces de l'homme. Collège de France Symposium annuel, Editions Odile Jacob, Paris: 394 p.
- Bidou-Zachariasen, C. (1984). Les aventuriers du quotidien : essai sur les nouvelles classes moyennes. Economie en liberté, Presses Universitaires de France, Paris: 200 p.
- Birenbaum, A. et E. Sagarin, Eds. (1973). People in Places; the sociology of the familiar. Praeger, New York: 301 p.
- Bizot, J.-F. (2001). Underground l'histoire. Editions Denoël Gonthier, Paris: 351 p.
- Blanc, D. (2004). Les parlements européens et français face à la fonction législative communautaire. Aspects du déficit démocratique. L'Harmattan, Paris: 527 p.
- Blanc, J.-N. (2003). Besoin de ville. Editions du Seuil, Paris: 246 p.
- Blanc, J.-N. et F. Nordmann (2004). La fabrique du lieu : installations urbaines. Université de Saint-Etienne: 239 p.
- Blanc, M. (2007). "Gouvernement local et contrôle démocratique." in M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye. Enjeux de la sociologie urbaine. PPUR, Lausanne: pp. 317-336.
- Blanc, M., A. Lévy et T. Souami (2003). Ville et démocratie. L'Harmattan, Paris: 266 p.
- Blaser, A.-M. (2001). "Les randonnées parisiennes: la rue comme expression du changement?" in Autrement - Collection Mutations, **No 205** (juin): pp. 82-98.
- Blondel, L. (1946). Le développement urbain de Genève à travers les âges. Editions F. Roth & Cie, Lausanne
- Boddaert, C. et L. Harfouche (2001). "Espace et temps, seuil et proximité." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 90** (Septembre): pp. 126-129.
- Bolger, M. (2005). Dart'ing About. Ashfield Press, Dublin: 94 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Boltanski, L. et E. Chiapello (1999). Le nouvel esprit du capitalisme. Editions Gallimard, Paris: 843 p.
- Boltanski, L. et L. Thévenot (1991). De la justification. Les économies de la grandeur. Editions Gallimard, Paris: 483 p.
- Bonanomi, L. (1990). Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue. IREC, GCR, EPFL, Lausanne: 112 p.
- Bonnet, M. et P. Aubertel (2006). La ville aux limites de la mobilité PUCA / PUF, Paris: 316 p.
- Bonnet, M. et D. Desjeux (2000). Les territoires de la mobilité. PUF, Paris: 224 p.
- Bontron, J.-C. (2001). Patrimoine rural. Exploitation et valorisation touristique. Panorama de l'offre. Les cahiers, AFIT, Paris: 146 p.
- Bontron, J. C. et N. Lasnier (1997). "Tourism: A potential source of rural employment." in Rural Employment: pp. 427-446 / 465.
- Booth, J. (1998). "Enjeux, ressources et pari : un bac translémanique entre deux rives qui s'ignorent." in Le Globe - Revue Genevoise de Géographie, **No138** pp. 101-131.
- Borja, J., M. Castells et M. Belil (1997). Local and global. The management of cities in the information age. Earthscan London: 277 p.
- Borthagaray, A. et Institut pour la ville en mouvement, Eds. (2010, éd. orig. esp. 2009). Conquistar a rua! Compartilhar sem dividir. Romano Guerra Editora, Sao Paulo: 159 p.
- Bosquet, M.-F., S. Meitinger et B. Terramorsi, Eds. (2008). Aux confins de l'ailleurs. Voyage, altérité, utopie. Hommages offerts au professeur Jean-Michel Racault, Klincksieck, Paris: 395 p.
- Boudon, R. et F. Bourricaud (1982). Dictionnaire critique de la sociologie. Presses Universitaires de France, Paris: 651 p.
- Bougnoux, F., J.-M. Fritz et D. Mangin (2008). Les Halles villes intérieures : projet et études SEURA Architectes, 2003-2007. éd. bilingue français-anglais, Editions Parenthèses, Marseille: 181 p.
- Bourdieu, P. (1974). Un art moyen. Essai sur les usages sociaux de la photographie. Editions de Minuit, Paris: 360 p.
- Bourdieu, P. (1980). Le sens pratique. Editions de Minuit, Paris: 475 p.
- Bourdieu, P. (1987). Choses dites. Editions de Minuit, Paris: 229 p.
- Bourdieu, P., A. Darbel et D. Schnapper (1969). L'amour de l'art. Les musées d'art européens et leur public. Les Editions de Minuit, Paris: 247 p.
- Bourdin, A. (1984). Le Patrimoine réinventé. Presses Universitaires de France, Paris: 239 p.
- Bourdin, A. (2003). Faut-il une sociologie du risque ?, Presses Universitaires de France, Paris: 174 p.
- Bourdin, A., E. Le Breton, N. Lenouar, et al. (2000). Ce que marcher veut dire: une analyse de la conception et des pratiques des espaces piétons en milieu urbain. La gare de Lyon, Nantes, Marne-la-Vallée. Programme "Dynamiques du cadre de vie et actions associatives", Ministère de L'Ecologie et du Développement Durable - rapport ENV-DGAD-98122, Paris
- Bourdin, A., M.-P. Lefeuve et P. Melé (2006). Les règles du jeu urbain entre droit et confiance. Editions Descartes & Cie, Paris: 316 p.
- Bourdin, J.-C., F. Chauvaud, V. Estellon, et al., Eds. (2008). Michel Foucault : savoirs, domination et sujet. Presses Universitaires de Rennes, Rennes: 297 p.

Boutefeu, E. et J.-P. Rotheval (2001). Composer avec la nature en ville. CERTU, Lyon: 375 p.

Boutier, J., J.-Y. Sarazin et M. Sibille (2002). Les plans de Paris - Des origines (1493) à la fin du XVIIIe siècle étude. Carto-bibliographie et catalogue collectif, Bibliothèque Nationale de France, Paris: 430 p.

Bouveresse, J. et J.-J. Rosat, Eds. (2003). Philosophies de la perception. Phénoménologie, grammaire et sciences cognitives. Editions Odile Jacob, Paris: 317 p.

Bovy, P., C. Liautat et F. Potier (2003). Les grandes manifestations: Planifications, gestions des mobilités et Impacts. PREDIT / RATP - INRETS - MDT / EPFL

Bres, A., M.-H. Bacque, A. Flamand, et al. (2005). Inscription territoriale des mobilités et riveraineté des voies périurbaines. DRAST, CNRS, CRH, PREDIT, Paris: 143 p.

Broillet, P., C. Bonnet et A.-M. Viaccoz-De Noyers (1997). La Genève sur l'eau. Les monuments d'art et d'histoire du canton de Genève, Wiese, Bâle: 455 p.

Brown, B., R. Green et R. Harper, Eds. (2002). Wireless World. Springer, Londres 229 p.

Brun, J., G. Burgel, J.-C. Chamboredon, et al. (1985). "La ville aujourd'hui. Croissance urbaine et crise du citadin. Tome 5." in G. Duby et M. Roncayolo. Histoire de la France urbaine. Editions du Seuil, Paris: 668 p.

Brun, J. et Y. Grafmeyer (1991). Etudes sur la mobilité dans la société française contemporaine. Rapport remis en exécution de la convention n° 85 01 107 entre le Ministère de l'équipement, du logement et des transports et l'Ecole normale supérieure, E.N.S./Laboratoire de Sciences Sociales, Paris: 188 p.

Burgel, G. (2000). La ville aujourd'hui. Hachette Littératures, Paris: 224 p.

Burgess, E. W., R. E. Park et R. D. Mac Kenzie (1974, 1ère éd. 1925). The City. With an introd. by M. Janowitz, University of Chicago Press, Chicago: 240 p.

Burgess, M. et H. Vollaard (2006). State territoriality and European integration. Europe and the nation state, Routledge, New York: 284 p.

Cantelli, M. et J. Guillaume (1991). L'illusion monumentale. Paris 1872-1936. Avant-propos par Jacques Guillaume, Editions Pierre Mardaga, Liège: 107 p.

Carré, J.-R. et C. Mignot (2003). Ecomobilité: Les déplacements non motorisés: marche, vélo, roller... éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine. INRETS - PREDIT: 77 p.

Cartier, M., I. Coutant, O. Masclet, et al. (2008). La France des "petits-moyens". Enquête sur la banlieue pavillonnaire. Editions La Découverte, Paris: 319 p.

Castells, M. (2001, 1ère éd. 1997). The power of identity. The Information Age : Economy, Society and Culture - Vol 2, Blackwell, Oxford: 461 p.

Castells, M. et M. Ince (2003). Conversations with Manuel Castells. Polity, Oxford: 174 p.

Cattan, N., D. Pumain et C. Rozenblat (1999). Le système des villes européennes. Editions Anthropos, Paris: 197 p.

Cauquelin, A. (1989). L'Invention du paysage. Editions Plon, Paris: 181 p.

Cauquelin, A. (2002). Le site et le paysage. Quadrige, Presses universitaires de France, Paris: 191 p.

Cervellati, P. L. (1984). La città post-industriale. Contemporanea, Società editrice Il Mulino, Bologna: 222 p.

Cervellati, P. L. (1991). La città bella. Il recupero dell'ambiente urbano. Contemporanea, Società Editrice Il Mulino,

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Bologna: 104 p.

Cervellati, P. L. (2000). L'arte di curare la città [una "modesta proposta" per non perdere la nostra identità storica e culturale e per rendere più vivibili le nostre città]. Contemporanea, Società editrice Il Mulino, Bologna: 118 p.

Cervellati, P. L. et B. Gabrielli (1993). Il recupero della città esistente saggi 1968-1992. Etaslibri, Milano: 367 p.

Cervellati, P. L. et M. Miliari (1977). I centri storici. Le Guide Guaraldi, Guaraldi, Rimini Firenze: 119 p.

Cervellati, P. L., R. Scannavini et C. De Angelis (1977). La nuova cultura delle città. La Salvaguardia dei centri storici, la riappropriation sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppo territoriale nell'esperienza di Bologna. Mondadori, Milano: 299 p.

Cervero, R. (2002). "Built Environments and mode Choice : Toward a Normative Framework." in Transportation Research Part D: Transport and Environment, **No 7** (4): pp. 265-284.

Chalas, Y. (2001). Villes contemporaines. Cercle d'art, Paris: 206 p.

Chalas, Y. (2003). Les agriculteurs dans la cité. Revue de Géographie Alpine, Grenoble: 125 p.

Chalas, Y. (2008). L'imaginaire aménageur en mutation. Cadres et référents nouveaux de la pensée et de l'action urbanistiques. Contribution au débat. L'Harmattan, Paris: 340 p.

Chalas, Y. et F. Paulhiac (2008). La mobilité qui fait la ville. Actes des 3e rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble. CERTU, Lyon: 326 p.

Chelkoff, G. et J.-P. Thibaud (1992). Les mises en vue de l'espace public. CRESSON, Grenoble

Chevalier, J. et A. Gheerbrant (1990, 1969 1ère édition). Dictionnaire des Symboles : Mythes, rêves, coutumes, gestes, forme, figures, couleurs, nombres., Editions Robert Laffont Paris: 1060 p.

Choay, F. (1960). Le Corbusier. The Masters of world architecture serie, Braziller, New York: 126 p.

Choay, F. (1965). L'Urbanisme, utopies et réalités : une anthologie. Editions Seuil, Paris: 446 p.

Choay, F. (1980). La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme. Edition du Seuil, Paris: 374 p.

Choay, F. (1992). L'allégorie du patrimoine. Editions du Seuil, Paris: 272 p.

Choay, F. (2006). Pour une anthropologie de l'espace. Editions du Seuil, Paris: 410 p.

Christaller, W. (1933). Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Gustav Fischer Verlag, Jena: 334 p.

Claval, P. (1972). La pensée géographique. Introduction à son histoire. Publications de la Sorbonne, Société d'édition d'enseignement supérieur, Paris: 116 p.

Claval, P. (1976). Essai sur l'évolution de la géographie humaine. Cahiers de géographie de Besançon, Les Belles Lettres, Paris: 201 p.

Claval, P. (1978). Espace et pouvoir. PUF, Paris: 257 p.

Claval, P. (1980). Les mythes fondateurs des sciences sociales. Presses Universitaires de France, Paris: 261 p.

Claval, P. (1993). Autour de Vidal de la Blache - la formation de l'Ecole française de géographie. Mémoires et documents de géographie., CNRS Editions, Paris: 159 p.

Claval, P. (1994). Géopolitique et géostratégie la pensée politique, l'espace et le territoire au XXe siècle. Nathan,

Paris: 189 p.

Claval, P. (1995). La géographie culturelle. Nathan, Paris: 384 p.

Claval, P. (1996). Histoire de la géographie. Presses Universitaires de France, Paris: 127 p.

Claval, P. (1996). La géographie comme genre de vie - un itinéraire intellectuel. Editions L'Harmattan, Paris: 144 p.

Claval, P. (1996). La géographie française à l'époque classique (1918-1968). Editions L'Harmattan, Paris: 345 p.

Claval, P. (1997). Métropolisation et politique. Editions L'Harmattan, Paris: 316 p.

Claval, P. (2003). Géographie culturelle. Une nouvelle approche des sociétés et des milieux. Editions Armand Colin, Paris: 287 p.

Cluzet, A. (2002). Au bonheur des villes. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 183 p.

Cohen, A. et A. Steinmann (2004). "Schulwegsicherung nach Unterrichtsplan." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 90** (12): pp. 33-37.

Commerçon, N. et P. George, Eds. (1999). Villes de transition. Editions Anthropos, Paris: 221 p.

Corboz, A. (2001, 1ère éd. 1983). Le territoire comme palimpseste et autres essais. Les Éditions de l'Imprimeur, Besançon: 281 p.

Corboz, A. et G. Tironi (2009). L'espace et le détour. Entretiens et essais sur le territoire, la ville, la complexité et les doutes. Editions L'Age d'Homme, Lausanne

Crane, R. et L. Schweitzer (2003). "The Role of Built Environment." in Built Environment, **No 29** (3): pp. 227-252.

Cuendet, G.-A. et Chardonnens Gérard (photos) (2000). Genève 3000. Slatkine, Genève: 223 p.

Da Cunha, A. et J. Ruegg, Eds. (2003). Développement durable et aménagement du territoire. PPUR, Lausanne: 350 p.

Dacheux, E., P. Dahlgren, T. Paquot, et al., Eds. (2008). L'Espace Public. CNRS Editions, Paris: 153 p.

Davis, A., Ed. (2002). A physically active life through everyday transport. With a special focus on children and older people and examples and approaches from Europe. Organisation Mondiale de la Santé - Bureau régional de l'Europe, Copenhagen: 54 p.

De Moncan, P. et P. Chiambaretta (2003). Villes utopiques, villes rêvées. Collection La ville retrouvée, Editions du Mécène, Paris: 354 p.

De Moncan, P. et C. Heurteux (2002). Le Paris d'Hausmann. Editions du Mécène, Paris: 232 p.

De Sablet, M. (1988). Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins. Editions du Moniteur, Paris: 255 p.

Delcroix, J. (2000). Arbitrage entre marche à pied et stationnement Enquête Sareco - G01, PREDIT, Aix-en-Provence: 19 p.

Deleuze, G. et F. Guattari (1996). Nomadologia. Pensieri per il mondo che verrà. Contatti, Castelveccchi, Roma: 131 p.

Deleuze, L., F. Metzger et L. Eggerix (1999). La ville recyclée. Les carnets d'architecture contemporaine, CFC-Éditions, Bruxelles: 115 p.

Delfante, C. et J. Pelletier (2006). Plans de Lyon : portraits d'une ville. Editions Stéphane Bachès, Lyon: 153 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Déon, M. (1995). Je me suis beaucoup promené. Editions La Table Ronde, Paris: 232 p.
- Depaule, J.-C. et C. Topalov (2001). Les mots de la ville. Editions UNESCO, Paris
- Derycke, P. H., D. Pumain et J.-M. Huriot (1996). Penser la ville. Théories et modèles. Editions Anthropos, Paris: 335 p.
- Descola, P. (1996). Nature and society. Anthropological perspectives. European Association of Social Anthropologists Conference, Routledge, London: 310 p.
- Descola, P. (2005). Par-delà nature et culture. Editions Gallimard, Paris: 623 p.
- Descombes, J. (1995). "Le projet : notes de travail." in J. Descombes, P. Lipschutz, V. Muller et J. Stern. Le fil du Rhône. Fonds Municipal de Décoration, Genève: p. 8.
- Desgrandchamps, V. (2009). Les berges du Rhône à Lyon: portraits d'une ville. Editions Stéphane Bachès, Lyon: 86 p.
- Dethier, J. et A. Guiheux (1994). La ville. Art et architecture en Europe, 1870-1993. Editions du Centre Pompidou, Paris: 467 p.
- Diebold, M.-C. (2003). "La dialectique urbanisme-déplacements." in Revue Diagonale **No 159** (janvier / février): pp. 15-18.
- Dilas-Rocherieux, Y., L. Gervereau et T. Paquot (1994). Rêver demain. Editions Alternatives, Paris: 149 p.
- Donadieu, P. (2002). La société paysagiste. Editions Actes Sud, Arles: 141 p.
- Donadieu, P. et G. Dalla Santa (1998). Campagnes urbaines. Editions Actes Sud, Arles: 219 p.
- Donadieu, P., E. Mazas, P. Aubry, et al. (2002). Des mots de paysage et de jardin. Educagri, Dijon: 316 p.
- Donadieu, P. et M. Périgord (2005). Clés pour le paysage. Editions Ophrys, Gap: 368 p.
- Donadieu, P., M. Périgord et L. Scazzosi (2007). Le paysage entre natures et cultures. Editions Armand Colin, Paris: 127 p.
- Donovan, N., T. Pilch et T. Rubenstein (2002). Geographic mobility. PIU, Cabinet Office, Londres
- Donzelot, J. (1999). "La nouvelle question urbaine." in Revue Esprit, **No 258** (novembre): pp. 87-114.
- Dumont, M. (2008). "La mondialisation de l'urbain." in J. Lévy. L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation. Presses de Sciences Po, Paris: pp. 161-183.
- Durkheim, E. (2007, 1ère éd. 1893). De la division du travail social. Bibliothèque de philosophie contemporaine, PUF, Paris: 416 p.
- Ebenezer, H., F. J. Osborn et L. Mumford (1970). Garden cities of to-morrow. Faber and Faber, London: 168 p.
- Elias, N. et M. Schröter (1983). Engagement und Distanzierung. Arbeiten zur Wissenssoziologie, Suhrkamp, Frankfurt am Main: 271 p.
- Elias, N. et M. Schröter (1984). Über die Zeit. Arbeiten zur Wissenssoziologie, Suhrkamp, Frankfurt am Main: 196 p.
- Emery, Y. et D. Giaque, Eds. (2003). Sens et paradoxes de l'emploi public au XXIe siècle. PPUR, Lausanne: 160 p.
- Enoch, M. P. et J. Taylor (2006). "A worldwide review of support mechanisms for car clubs." in Transport Policy, **No 13** (5): pp. 434-443.

- Epron, A. et J. B. A. Godin (1982). Le familistère Godin à Guise. Habiter l'Utopie. Unité Pédagogique d'Architecture 5 (Nanterre), Les Editions de la Villette, Paris: 205 p.
- Epstein, R. et A. Fontaine (2006). "Aller en rave. Voyage dans les marges de la ville." La ville aux limites de la mobilité. PUCA / Presses universitaires de France, Paris: 154 p.
- Espaces des temps (2006). La mobilité, un aspect fondamental des question de temps. Comment agir sur nos modes de déplacement ? Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon: 2 p.
- Fabriès-Verfaillie, M., P. Stragiotti et A. Jouve (2000). La France des villes. Le temps des métropoles?, Editions Bréal, Rosny: 336 p.
- Faudry, D. et J.-J. Chanaron (2003). Etat des lieux de la recherche sur l'innovation dans les transports terrestres. PREDIT - Groupe des transports (11), Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement, DRAST: 96 p.
- Febrault, J. et B. Pouyet (2006). Renforcer les formations à l'urbanisme et à l'aménagement. Ministère de l'Equipeement, Paris 286 p.
- Felix, F. (2002). "Réanimer l'espace public autour d'un canal." in Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, **No 5119** (janvier): p. 32.
- Ferrier, F. C. et P.-E. Dimier (2005). Une constitution pour Genève dans un monde ouvert ou l'utopie de la raison. Genève-événements, Slatkine, Genève: 159 p.
- Ferrier, J. (2007). Making of phare & hypergreen towers. Jacques Ferrier architectures, Ante Prima, Paris: 144 p.
- Fischer, J., Ed. (2008). Wasser. Eau. Water. H. F. Ullmann Publishing, Potsdam: 287 p.
- Fletcher, M., Ed. (2009). Islands. Contemporary architecture on water. H. F. Ullmann Publishing, Potsdam: 360 p.
- Frey, H. (1999). Designing the city towards a more sustainable urban form. Spon, London: 148 p.
- Gans, H. J. (1961). "The Balanced Community - Homogeneity or Heterogeneity in Residential Areas." in Journal of the American Institute of Planners, **No 27** (3): pp.176-184.
- Gans, H. J. (1967). The Levittowners; ways of life and politics in a new suburban community. Pantheon Books, New York: 474 p.
- Gans, H. J. (2008). Imagining America in 2033 : how the country put itself together after Bush. University of Michigan Press, Ann Arbor: 210 p.
- Gans, H. J. (2009). "Some Problems of and Futures for Urban Sociology: Toward a Sociology of Settlements." in City & Community, **No 8** (3): pp. 211-219.
- Garnier, A. (1982). Le développement de la maison individuelle et l'aménagement régional. Rapport de recherche - No 40, IREC / EPFL, Lausanne 2 vol.
- Garnier, A. (1984). Les nouvelles cités dortoirs. L'expansion de la maison individuelle périurbaine. Collection "Villes, régions et sociétés", PPUR, Lausanne: 204 p.
- Geddes, P. et B. Ayramdjan (1994). L'évolution des villes. Une introduction au mouvement de l'urbanisme et à l'étude de l'instruction civique. Editions Temenos, Paris: 379 p.
- Gendre, P. (1999). Système d'information multimodale: une bibliographie commentée. CERTU, Lyon: 88 p.
- Genestier, P. (1996). Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville, comment? Pour qui?, La Documentation française, Paris: 275 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Ghorra-Gobin, C. (1994). Penser la ville de demain. Qu'est-ce qui institue la ville?, Editions L'Harmattan, Paris: 266 p.
- Ghorra-Gobin, C. (1997). Los Angeles, le mythe américain inachevé. CNRS Editions, Paris: 195 p.
- Ghorra-Gobin, C. (1998). La ville américaine. Espace et société. Collection 128, Nathan, Paris: 127 p.
- Ghorra-Gobin, C. (2000). Les Etats-Unis entre local et mondial. Références inédites, Presses de Sciences Po, Paris: 287 p.
- Ghorra-Gobin, C. (2003). Villes et société urbaine aux Etats-Unis. Collection U. Géographie, Editions Armand Colin, Paris: 191 p.
- Ghorra-Gobin, C. (2006). Dictionnaire des mondialisations. Editions Armand Colin, Paris: 398 p.
- Giard, L., P. Mayol et M. d. Certeau (1994). L'invention du quotidien. Tome 2 : Habiter, cuisiner. Editions Gallimard, Paris: 415 p.
- Gibson, J. E. (1977). Designing the new city : a systemic approach. Wiley series on systems engineering and analysis, Wiley, New York: 288 p.
- Giddens, A. (1994, 1990 éd. orig. angl.). Les conséquences de la modernité. Editions L'Harmattan, Paris: 192 p.
- Gilbert, M. et A. Faure (2002). La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés. Synthèse et recommandations. Ministère de l'Équipement. Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique, A. Fortiori, Paris: 42 p.
- Giovannoni, G. (1998). L'urbanisme face aux villes anciennes. Editions du Seuil, Paris: 349 p.
- Girard, M., H. Pornon, A.-F. Mahieu, et al. (2001). Opportunité / Faisabilité d'un annuaire des services d'aide à l'information multimodale. CERTU, Lyon: 60 p.
- Glikson, A. et L. Mumford (1971). The ecological basis of planning. Martinus Nijhoff, The Hague: 115 p.
- Godard, F., M. Castells, H. Delayre, et al. (1973). La Rénovation urbaine à Paris. Structure urbaine et logique de classe. La Recherche urbaine, Editions Mouton, Paris 149 p.
- Grafmeyer, Y. (1991). Habiter Lyon. Milieux et quartiers du centre-ville. Programme pluriannuel en sciences de l'homme, Editions du CNRS, Presses Universitaires de Lyon, Paris, Lyon: 219 p.
- Grafmeyer, Y. et F. Dansereau (1998). Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain. Transversales, Presses Universitaires de Lyon, Lyon: 525 p.
- Granié, M.-A. et J.-M. Auberlet, Eds. (2008). Le piéton et son environnement: Quelles interactions? Quelles adaptations? Actes du premier colloque francophone international de la Plate-forme Intégratrice "Comportement du Piéton dans son Environnement" (COPIE) de l'INRETS, Les Collections de L'INRETS, Arcueil: 322 p.
- Granovetter, M. (1973). "Strength of Weak Ties." in American Journal of Sociology, **No 78** (6): pp. 1360-1380.
- Greenfield, A. (2007). Every(ware) : La révolution de l'ubimédia (traduction de Cyril Fievet). Innovations, Editions FYP, Limoges: 256 p.
- Grillet-Aubert, A. et s. Guth (2003). Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives. Editions Recherches / IPRAUS, Paris: 160 p.
- Gros, F. (2009). Marcher, une philosophie. Editions Carnets Nord, Paris: 302 p.
- Guillerme, A., A.-C. Lefort, G. Jigaudon, et al. (2004). Dangereux, insalubres et incommodes, paysages industriels en banlieue parisienne, XIXe-XXe siècles. Champ Vallon, Seyssel: 343 p.

- Habermas, J. (1987). Théorie de l'agir communicationnel. Collection L'espace du politique, Editions Fayard, Paris: 2 tomes.
- Habermas, J. (1993). L'espace public. Editions Payot, Paris: 327 p.
- Haëntjens, J. (2008). Le pouvoir des villes. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 156 p.
- Haldas, G. (1999). La légende de Genève. Editions l'Age d'Homme, Lausanne 142 p.
- Hall, E. T. (1979, 1976 1ère édition en anglais). Au-delà de la culture. Collection Essais, Editions du Seuil, Paris: 234 p.
- Hall, E. T. (1984). Le langage silencieux. Editions du Seuil, Paris: 237 p.
- Hausmann, G. E. (2000). Mémoires. Edition intégrale précédée d'une introd. générale par Françoise Choay et d'une introd. technique par Bernard Landau et Vincent Sainte Marie Gauthier, Editions du Seuil, Paris: 1204 p.
- Hénard, E. (1982, éd. orig. 1903). Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme. Collection "Formes urbaines", Editions L'Equerre, Paris: 364 p.
- Hilaire-Pérez, L., D. Massounie et V. Serna (2002). Archives, objets et images des constructions de l'eau du Moyen Age à l'ère industrielle. Cahiers d'Histoire et de Philosophie no 51, ENS Editions, Lyon: 302 p.
- Hofstetter, M. (2006). Espace(s) public(s), une esquisse. DESS en développement urbain, gestion des ressources et gouvernance, s. l. s. d. A. D. Cunha, Faculté de géosciences et de l'environnement, UNIL, Lausanne: 69 p.
- Hoyt, H. (1939). The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Federal Housing Administration, Washington, D.C.: 178 p.
- Humpel, N., A. L. Marshall, E. Leslie, et al. (2004). "Changes in neighborhood walking are related to changes in perceptions of environmental attributes." in Annals of Behavioral Medicine, **No 27** (1): pp. 60-67.
- Hussy, C., M. Bakonyi et J. Hussy (2002). "La territorialité, une théorie à construire (colloque en hommage à Claude Raffestin)." in Cahiers Géographiques, **No 4**: pp. 5-214.
- Hussy, J. (2002). "Le défi de la territorialité." in Cahiers Géographiques, **No 4**: pp. 217-262.
- Ingold, T. (2004). "Culture on the Ground: The World Perceived Through the Feet." in Journal of Material Culture, **No 9** (3): pp. 315-340.
- Ingold, T. et J. L. Vergunst, Eds. (2008). Ways of walking : Ethnography and practice on foot. Ashgate Publishing, Aldershot: 205 p.
- Jaccottet, P. (1976). Paysages avec figures absentes. Editions Gallimard, Paris: 183 p.
- Jaccoud, C., M. Schuller et M. Bassand, Eds. (1996). Raisons et déraisons de la ville : Approches du champ urbain. PPUR, Lausanne: 380 p.
- Jakob, M. (2004). L'Emergence du paysage. Collection Archygraphy - Paysages, Infolio éditions, Gollion: 53 p.
- James R. Akerman and Robert W. Karrow Jr., Ed. (2007). MAPS : Finding our place in the World. The University of Chicago Press & The Field Museum, London: 400 p.
- Joerin, F., S. Billeau, G. Desthieux, et al. (2003). "Projet Citycoop : participation et information à l'échelle du quartier." in Vues sur la ville, Institut de Géographie - UNIL, No 5 (février): p. 2.
- Jole, M. (2003). "Quand la ville invite à s'asseoir: Le banc public parisien et la tentation de la dépose." in Les Annales de la Recherche Urbaine, **No 94** (octobre) : pp. 107-115.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Joseph, I., Ed. (1990). Espaces du public. Les compétences du citadin. Recherches - Plan Urbain, Les Editions de Minuit, Paris: 350 p.

Joseph, I. (1991). Voir, exposer, observer. L'espace du public, les compétences du citadin, Colloque d'Arc-et-Senans : 8 - 10 novembre 1990, Plan Urbain: pp. 23-31.

Joseph, I. (1995). Prendre Place. Espace public et culture dramatique. Editions de Minuit, Paris: 300 p.

Joseph, I. (1998). La ville sans qualités. Collection Monde en cours, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues 209 p.

Joseph, I. (2004). Météor. Les métamorphoses du métro. Editions Economica, Paris: 94 p.

Joseph, I. et J. Gilles (1995). Les Métiers du public. Les compétences de l'agent et l'espace de l'usager. Editions du CNRS, Paris: 348 p.

Jouve, B. (2003). Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes. Editions L'Harmattan, Paris: 191 p.

Jouve, B. et C. Lefèvre, Eds. (2004). Horizons Métropolitains. Recherches Urbaines, PPUR, Lausanne: 274 p.

Jutras, S. (2003). "Allez jouer dehors! Contributions de l'environnement urbain au développement et au bien-être des enfants " in Canadian Psychology / Psychologie canadienne, **No 44** (3): pp. 257-266.

Kaufmann, J.-C. (1996). Faire ou faire-faire? Famille et services. Le sens social, Presses Universitaires de Rennes: 248 p.

Kaufmann, J.-C. (2001). Ego. Pour une sociologie de l'individu. Collection Essais et recherches, Nathan, Paris: 288 p.

Kaufmann, V. (1997). Sociologie de la mobilité urbaine: la question du report modal. Doctorat Ès Sciences, D. d. t. M. Bassand, Département d'Architecture, EPFL, Lausanne, 1998: 326 p.

Kaufmann, V. (2000). Mobilités quotidiennes et dynamiques urbaines. La question du report modal. Science, technique, société, PPUR, Lausanne: 252 p.

Kaufmann, V. (2003). Coordonner transports et urbanisme. Science, technique, société, PPUR, Lausanne: 220 p.

Kaufmann, V., C. Jemelin et J.-M. Guidez (2000). Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles? Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence. Rapport de recherche / IREC / DA-EPFL - No 148, Inst. de Recherche sur l'Environnement Construit, Lausanne: 32 p.

Kaufmann, V., F. Sager , Y. Ferrari , et al. (2001). La coordination entre projets de transport et planification territoriale: Berne, Bâle, Genève et Lausanne. COST 332, Rapport de recherche no 151, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit, Département d'Architecture, EPFL, Lausanne: 460 p.

Kellenberger, S. (2009). "L'image de la ville dans les interventions d'artistes engagés dans les mouvements sociaux." in M. Rautenberg. L'imaginaire de la ville, le regard et le pas du citadin. Editions Actes Sud, Arles: pp. 65-88.

Kerouac, J. (2010, 1960 1ère édition en anglais). Le vagabond américain en voie de disparition, précède de Grands voyages en Europe. Collection Folio, Editions Gallimard, Paris: 92 p.

Klaine, R. (1981). Renaturer et reenchanter la ville. Les fondements biologiques et culturels du besoin de nature en milieu urbain. Institut Européen d'Ecologie, Metz: 137 p.

Lacarrière, J. (1977). Chemin faisant. Editions Fayard, Paris: 294 p.

Lacaze, J.-P. (1979). Introduction à la planification urbaine. Imprécis d'urbanisme à la française. Editions du Moniteur, Paris: 302 p.

Lacaze, J.-P. (1995). La ville et l'urbanisme. Editions Flammarion, Paris: 127 p.

Lacaze, J.-P. (2000). Renouveler l'urbanisme. Prospective et méthodes. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris: 189 p.

Lacaze, J.-P. (2006). La transformation des villes et les politiques urbaines, 1945-2005. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris: 255 p.

Lacaze, J.-P. (2007). Les méthodes de l'urbanisme. Presses Universitaires de France, Paris: 128 p.

Lamarche-Vadel, G. (1999). "Le paysage en mouvement: les nouvelles marches urbaines." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 85** (décembre): pp. 152-160.

Lamic, J.-P. (2008). Tourisme durable: utopie ou réalité ? Comment identifier les voyageurs et voyageurs éco-responsables? Collection Tourisimes et sociétés, Editions L'Harmattan, Paris: 219 p.

Laplantine, F. (2005). Le social et le sensible : introduction à une anthropologie modale. Collection L'anthropologie au coin de la rue, Editions Téraèdre, Paris: 220 p.

Larsen, J., J. Urry et K. Axhausen (2005). Social networks and future mobilities. Lancaster University - IVT, ETHZ, Lancaster - Zurich

Laube, R. et I. Belopitov (2001). "Neue Beurteilungskriterien für die Anordnung eines Fussgängerstreifens - Nouveaux critères pour l'aménagement d'un passage piétons." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 87** (5): pp. 185-191.

Le Corbusier et J. Giraudoux (1971). La charte d'Athènes. Editions de Minuit, Paris: 189 p.

Le Gal, Y. et L. Chaleroix (2001). L'innovation au service des déplacements urbains. Bilan de 33 recherches et expérimentations. CERTU: 100 p.

Le Galès, P. (1993). Politique urbaine et développement local une comparaison franco-britannique. Editions L'Harmattan, Paris: 319 p.

Lefebvre, H. (2000, édit. orig. 1974). La production de l'espace. Editions Anthropos, Paris: 485 p.

Lefèvre, C. et J.-M. Offner (1990). Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires. Celse, Paris: 221 p.

Lepetit, B. (2001). La ville des sciences sociales. Editions Belin, Paris: 409 p.

Leroi-Gourhan, A. (1977). Le geste et la parole. Collection Sciences d'aujourd'hui, Editions Albin Michel, Paris: 323 p.

Lévy, B. (1994). Le voyage à Genève. Editions Métropolis, Genève: 264 p.

Lévy, B., R. Matos et S. Raffestin (1998). "L'évolution de la représentation du Léman à travers les guides et la promotion touristiques du XIXe siècle à nos jours: le cas genevois." in Le Globe - Revue Genevoise de Géographie, **No 138**: pp. 73-92.

Lévy, J., Ed. (2008). L'invention du monde : Une géographie de la mondialisation. Presses de Sciences PO, Paris: 403 p.

Luginbuhl, Y. (1989). Paysages. Textes et représentations du siècle des Lumières à nos jours. Editions La Manufacture, Lyon: 267 p.

Madre, J.-L. et M.-O. Gascon (2004). Dynamiser l'analyse et l'observation de la mobilité. Editions La Documentation Française, Paris: 80 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Maffesoli, M. (1997). Du Nomadisme : Vagabondages initiatiques. Editions LGF- Livre de Poche, Paris: 190 p.

Maffesoli, M. (2000). Le temps des tribus. Editions La Table Ronde, Paris: 330 p.

Mahout, C., G.-E. Haussmann et P. d. Moncan (1991). Le Paris du baron Haussmann. Paris sous le Second Empire. Editions Seesam-RCI, Paris: 415 p.

Mahout, C. et P. d. Moncan (1991). Le guide des passages de Paris. Seesam RCI, Paris: 372 p.

Mangin, D. (2009). "Les métropoles européennes de l'après-crise." in Futuribles, **No 354** (juillet-août): p. 33.

Manguel, A. et G. Guadalupi (2001, éd. orig. angl. 1980). Dictionnaire des lieux imaginaires. Collection Babel, Editions Actes du Sud, Arles: 665 p.

Marcelloni, M. et F. Ascher (2005). Questioni della città contemporanea. Studi urbani e regionali, F. Angeli, Milano: 196 p.

Marcuse, P. (2000). Globalizing cities. A new spatial order? Studies in urban and social change, Blackwell, Oxford: 318 p.

Marcuse, P. (2002). Of states and cities. The partitioning of urban space. Oxford geographical and environmental studies, Oxford University Press, New York: 291 p.

Margairaz, M. et Régie Autonome des Transports Parisiens (1989). Histoire de la RATP. La singulière aventure des transports parisiens. Editions Albin Michel, Paris: 173 p.

Mario, R. (2003). "Menton: un front de mer retrouve son statut de promenade balnéaire." in Revue Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, **Hors-série**: pp. 90-91.

Masboungi, A., Ed. (2003). Nantes. La Loire dessine le projet. Projet urbain, Editions de la Villette, Paris: 194 p.

Masboungi, A., Ed. (2005). Christian de Portzamparc, Grand prix de l'urbanisme 2004 et Bernardo Secchi, Grand prix du Jury. Editions Parenthèses, Marseille: 88 p.

Masboungi, A., Ed. (2007). Aucun territoire n'est désespéré . Yves Lion, Grand prix de l'urbanisme 2007. Editions Parenthèses, Marseille: 127 p.

Masboungi, A., Ed. (2008). La ville passante. David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008. MEEDDAT, Editions Parenthèses, Marseille: 123 p.

Masboungi, A., Ed. (2010). La ville est une figure libre. Laurent Théry, Grand prix d'urbanisme 2010. Collection Grand Prix d'Urbanisme / MEEDDM, Editions Parenthèses, Marseille: 128 p.

Maupu, J.-L. (2006). La ville creuse pour un urbanisme durable : Nouvel agencement des circulations et des lieux. Collection Villes et entreprises, Editions L'Harmattan, Paris: 178 p.

Mayor, J.-C. (2001, 1ère éd. 1983). Genève, passé et présent sous le même angle. Photos de Crispini, N., Slatkine, Genève: 173 p.

Menant, F. et J.-P. Jessenne (2007). Les élites rurales dans l'Europe médiévale et moderne. Actes des XXVIIes Journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran, 9-10-11 septembre 2005, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse: 332 p.

Mendras, H. et P. Le Galès (1995). Comment devenir sociologue : souvenirs d'un vieux mandarin. Editions Actes Sud, Arles: 334 p.

Menerault, P. et A. Barré, Eds. (2001). Gares et quartiers de gares: signes et marges : Lille, Rennes, et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas). Séminaire International du 22 mars 1999 - Villeneuve d'Ascq - Actes no 77, INRETS / IFSTTAR, Lyon: 216 p.

- Merlin, P. et F. Choay (2005, éd. orig. 1988). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Quadrige, Presses Universitaires de France, Paris: 963 p.
- Mermoud, F., L. Walther et V. Kaufmann (2002). Mobiscopie. Ademe, Gart, UTP, Certu, Paris
- Metton, A. (1999). Bilan et perspectives de développement des pratiques commerciales non motorisées. Université de Paris XII - Val-de-Marne - PREDIT GO1 - ADEME
- Meuli, K. (2010). "Utilisation du sol: la fiscalité peut freiner l'étalement urbain." in Revue Environnement **No 4** (novembre): pp. 47-48.
- Micoud, A. (1976). Les nouvelles formes du refus de la ville. Centre de recherches et d'études sociologiques appliquées de la Loire, Saint-Etienne: 233 p.
- Mignot, C. (2001). Mobilité urbaine et déplacements non motorisés. Editions La Documentation Française, Paris: 78 p.
- MIT, E. (2002). Tourismes 1. Lieux communs. Editions Belin, Paris
- Mitchell, W. J. (1994). City of Bits : Space, Place and the Infobahn (On Architecture). The MIT press, Cambridge (Mass.): 225 p.
- Mitchell, W. J., R. Chin et A. Sevtsuk (2008). "The Media Laboratory City Car: A New Approach to Sustainable Urban Mobility." in D. Peter. Urban Energy Transition. Elsevier, Amsterdam: pp. 267-282.
- Moles, A. A. et E. Rohmer (1976). Micropsychologie et vie quotidienne. Editions Denoël Gonthier, Paris: 112 p.
- Moley, C. (2006). Les abords du chez-soi en quête d'espaces intermédiaires. Collection Penser l'espace, Editions de la Villette, Paris: 255 p.
- Moncan, P. d. (1997). Les grands boulevards de Paris de la Bastille à la Madeleine. Editions du Mécène, Paris: 201 p.
- Moncan, P. d. (2003). Villes haussmanniennes : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille. Editions du Mécène, Paris: 232 p.
- Mongin, O. (1995). Vers la troisième ville?, Editions Hachette, Paris: 140 p.
- Monjaret, A. et T. Hervé (2002). Restructuration du jardin des halles - fréquentation et usages. CERLIS / CNRS, Paris: 23 p.
- Montulet, B. (1998). Les enjeux spatio-temporels du social. Collection Sociologie, Editions de l'Harmattan, Paris
- Montulet, B. et V. Kaufmann, Eds. (2004). Mobilités, Fluidités... Libertés?, Presses des Facultés de Saint-Louis, Bruxelles: 311 p.
- Mumford, L. (1963). The highway and the city. A Harvest book, Harcourt, New York: 246 p.
- Mumford, L. (1996). The culture of cities. A Harvest book, Harcourt Brace, San Diego: 586 p.
- Murard, L. (1978). L'haleine des faubourgs. Ville, habitat et santé au XIXe siècle. Editions Recherches, Fontenay-sous-Bois: 463 p.
- Newman, P. et A. Thornley (1996). Urban planning in Europe : international competition, national systems and planning projects. Routledge, London: 291 p.
- Nicolas, J.-P., Pochet Pascal, H. Poimboeuf, et al. (2001). Indicateurs de mobilité durable: application à l'agglomération de Lyon. Collection Etudes et Recherches LET - Laboratoire d'économie des transports, Lyon, No 16: 127 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Norman, D. A. (1988). The psychology of everyday things. Basic Books, New York: 257 p.
- Norman, D. A. (2004). Emotional design : why we love (or hate) everyday things. Basic Books, New York: 257 p.
- Nouveau, P. (2006). Dunkerque. L'aventure urbaine. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 142 p.
- Offner, J.-M. (1981). Les déplacements piétonniers analyse bibliographique. Institut de recherche des transports, Institut de recherche des transports, Arcueil: 112 p.
- Offner, J.-M. (2006). Les plans de déplacements urbains. Transports, recherche, innovation, Editions La Documentation Française, Paris: 92 p.
- Ogilvie, D., M. Egan, V. Hamilton, et al. (2004). "Promoting walking and cycling as an alternative to using cars : systematic review." in British Medical Journal, **No 329** (7469).
- OMS (2004). Global strategy on diet, physical activity and health. OMS, Genève.
- Ossman, S., Ed. (1998). Miroirs Maghrébins : "Itinéraires de soi et paysages de rencontres". CNRS éditions, Paris: 283 p.
- Ott, R. (2003). "Mobility strategy for the City of Zurich." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 10** (Octobre): pp. 21-24.
- Owen, N., N. Humpel, E. Leslie, et al. (2004). "Understanding environmental influences on walking: Review and research agenda." in American Journal Of Preventive Medecine, **No 27** (1): pp. 67-76.
- Panerai, P., J.-C. Depaule et M. Demorgon (1999). Analyse Urbaine. Collection Eupalinos : architecture et urbanisme, Editions Parenthèses, Marseille: 189 p.
- Paquot, T. (1994). Vive la ville ! Collection Panoramiques, Editions Arléa-Corlet, Condé-sur-Noireau: 287 p.
- Paquot, T. (1996). Le monde des villes panorama urbain de la planète. Editions Complexe, Bruxelles: 699 p.
- Paquot, T. (2001). "Temps et territoires." in Revue Urbanisme, **No 320** (septembre / octobre).
- Paquot, T. (2005). Demeure terrestre. Enquête vagabonde sur l'habiter. Collection Tranches de villes, Editions de l'Imprimeur, Paris: 188 p.
- Paquot, T. (2006). Terre urbaine: cinq défis pour le devenir urbain de la planète. Cahiers libres, Editions La Découverte, Paris: 218 p.
- Paquot, T. (2010). Les faiseurs de villes : 1850-1950. Collection Archigraphy, Editions Infolio, Gollion: 509 p.
- Paquot, T., M. Lussault et C. Younès, Eds. (2007). Habiter, le propre de l'humain; villes, territoires et philosophie. Editions La Découverte, Paris: 379 p.
- Paquot, T. et C. Martin (2008). Conversations sur la ville et l'urbain. Editions Infolio, Gollion: 986 p.
- Paulet, J.-P. (2005, 1ère éd. 2000). Géographie urbaine. Editions Armand Colin, Paris: 342 p.
- Pelletier, J. et C. Delfante (2009). Places de Lyon: portraits d'une ville. Editions Stéphane Bachès, Lyon: 160 p.
- Perec, G. (1978). La vie, mode d'emploi. Le livre de poche, Editions Hachette, Paris: 699 p.
- Perec, G. (1988). Penser, classer. Textes du XXe siècle, Editions Hachette, Paris: 184 p.
- Pflieger, G. (2006). De la ville aux réseaux : dialogues avec Manuel Castells. PPUR, Lausanne: 325 p.
- Pflieger, G., L. Pattaroni, C. Jemelin, et al., Eds. (2008). The social fabric of the networked city. EPFL - Routledge,

Lausanne - Londres: 304 p.

Pinçon, M. et M. Pinçon-Charlot (2001). Paris mosaïque: promenades urbaines. Calmann-Lévy, Paris: 345 p.

Pinçon, M. et M. Pinçon-Charlot (2004). Sociologie de Paris. Collection Repères, Editions La Découverte, Paris: 121 p.

Pinçon, M. et M. Pinçon-Charlot (2005). Voyage en grande bourgeoisie. Journal d'enquête. Quadrige, PUF, Paris: 186 p.

Pinçon, M. et M. Pinçon-Charlot (2007). Les ghettos du Gotha : comment la bourgeoisie défend ses espaces. Éditions du Seuil, Paris: 294 p.

Pinçon, M. et M. Pinçon-Charlot (2009). Paris : quinze promenades sociologiques. Editions Payot & Rivages, Paris: 260 p.

Pini, G. et S. Lavadinho (2005). Développement urbain durable, mobilité douce et santé en milieu urbain. OUVDD Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance. Colloque du 21 au 23 septembre, Université de Lausanne, OUVDD/UNIL

Pinson, D. (1992). Des banlieues et des villes. Dérive et eurocompétition. Les Editions Ouvrières, Paris: 271 p.

Piombini, A. (2006). Modélisation des choix d'itinéraires pédestres en milieu urbain. Approche géographique et paysagère. Doctorat en Géographie, s. l. s. d. T. Brossard, Ecole doctorale "Langages, Espaces, Temps, Sociétés", Université de Franche-Comté, Lons-le Saunier, 1 décembre 2006: 301 p.

Piombini, A. et J.-C. Foltête (2007). Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la mobilité pédestre. 42^{ème} congrès de l'AQTR - du 2 au 4 avril, Montréal, AQTR - Association Québécoise du transport et des routes: 19 p.

Pitte, J.-R. et P. Claval (1999). Géographie et liberté. Mélanges en hommage à Paul Claval. Géographie et cultures, Editions L'Harmattan, Paris: 758 p.

Piuz, A.-M. et P. Bairoch (1985). Les passages des économies traditionnelles européennes aux sociétés industrielles. Colloque franco-suisse d'histoire économique et sociale, Editions Droz, Genève: 480 p.

Poëte, M. (1912). Sur les boulevards Madeleine-Bastille, depuis le XVII^e siècle jusqu'à la fin du second Empire. Editions Dupont, Paris

Poëte, M. (1913). La promenade à Paris au XVII^e siècle; l'art de se promener, les lieux de promenade dans la ville et aux environs. Editions Armand Colin, Paris: 400 p.

Poëte, M. (1913). Promenades et Jardins, depuis du XV^e siècle jusqu'à 1830. Editions Dupont, Paris

Poncet, P. (2003). Les "aires culturelles" face à la ville. EspacesTemps.net - Mensuelles 05.03 sur www.espacestems.net.

PREDIT (2004). Déplacements non motorisés : marche et vélo: de nouvelles perspectives? Recherches et Synthèses No 13 - août 2004

PROMPT (1999). New means to promote pedestrian traffic in cities. 5^{ème} PCRD, Energie, Environnement et Développement Durable, Commission Européenne

Pumain, D., T. Paquot et R. Kleinschmager (2006). Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection villes, Editions Economica, Paris: 320 p.

Racine, M., Ed. (2002). Créateurs de jardins et de paysages en France de la Renaissance au XX^e siècle. Tome II: du XIX^e siècle au XX^e siècle. Editions Actes Sud, Arles: 419 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Raffestin, C. et B. Lévy (1999). Ma ville idéale. Editions Métropolis, Genève: 250 p.

Ragot, G. (2009). Utopies Réalisées: Un autre regard sur l'architecture du XXe siècle. 5 sites en région urbaine de Lyon. Somogy Editions d'art, Paris: 160 p.

Rambert, F., Ed. (2003). Bouge l'architecture, villes et mobilité. Institut pour la ville en mouvement, Paris

Ratouis, O. (1993). "Le sens de la marche: dans les pas de Walter Benjamin. Dossier "Espaces publics en ville"." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 57-58** (décembre 1992 - mars 1993): pp. 71-81.

Rhein, C., B. Lepetit et C. Topalov (2001). "Le ghetto de Louis Wirth. Forme urbaine, institutions et système social." La ville des sciences sociales. Histoire et société. Modernités. Editions Belin, Paris: 409 p.

Robert, M. (2005). Pour en finir avec la société de l'automobile. Carfree France: 106 p.

Robin, C. (1995). La vile européenne exportée fin XIXème - début XXème siècle. Les Editions de La Villette, Paris: 2 vol.

Roncayolo, M. (1990, 1ère édition 1982). La ville et ses territoires. Essais Gallimard, Paris: 278 p.

Roncayolo, M. (1990). L'imaginaire de Marseille port, ville, pôle. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIXe-XXe siècle, Chambre de Commerce et d'Industrie, Marseille: 368 p.

Roncayolo, M. (1992). Villes & civilisation urbaine XVIIIe-XXe siècle. Textes essentiels, Larousse, Paris: 687 p.

Roncayolo, M. (1996). Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris: 507 p.

Roncayolo, M., Ed. (2001, 1ère édition 1985). La Ville Aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin. Histoire de la France Urbaine, Editions du Seuil, Paris: 898 p.

Roncayolo, M., J. Lévy, T. Paquot, et al. (2003). De la ville et du citadin. Collection Savoirs à l'Oeuvre, Editions Parenthèses, Marseille: 127 p.

Rowe, C. et F. Koetter (1993). Collages City. Centre Georges Pompidou - Ircam, Paris: 204 p.

Rüsch, U. (2006). "Bahnhofplätze: Eine Bühne für den Fussverkehr - Places de Gares: des plateformes pour le trafic piétonnier." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 92** (10): pp. 16-19.

Sassen, S. (1996, éd. orig. angl. 1991). La ville globale - New York, Londres, Tokyo. Editions Descartes & Cie, Paris: 530 p.

Schechner, R. (1985). "Restoration of Behavior." in R. Schechner. Between Theater and Anthropology. University of Pennsylvania Press, Philadelphia: pp. 35-116.

Schelle, K. G. (1996, éd. orig. all. 1802). L'Art de se promener. Editions Payot & Rivages, Paris: 176 p.

Schmid, J. (2006). La relation entre l'environnement construit et l'activité physique sous forme de marche à pied. Mémoire de Licence No 177, S. I. s. d. G. Pini, Institut de Géographie. Faculté de Géosciences et de l'environnement, UNIL, Lausanne, Décembre 2006: 188 p.

Segalen, V. (1978). Essai sur l'exotisme : une esthétique du divers (notes). Editions Fata Morgana, Paris: 91 p.

Sennett, R. (1979). Les tyrannies de l'intimité. Editions du Seuil, Paris: 288 p.

Sennett, R. (1990). La ville à vue d'oeil. Editions du Plon, Paris: 315 p.

Service cantonal de Recherche et Information Statistiques (2002). La mobilité des vaudois. Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements en matière de transport. Communication statistique Vaud No 2. Lausanne

- Servier, J. (1991, éd. orig. 1967). Histoire de l'utopie. Editions Gallimard, Paris: 396 p.
- Simmel, G. (2008, éd. orig. 1903). Les grandes villes et la vie de l'esprit Traduit par Françoise Ferlan, Editions de l'Herne, Paris: 64 p.
- Singaravelou, P. C. (1995). Ethnogéographies. Collection Géographie et cultures, Editions de L'Harmattan, Paris: 370 p.
- Soja, E. W. (1986). "Taking Los-Angeles Apart - Some Fragments of a Critical Human-Geography." in Environment and Planning D-Society & Space, **No 4** (3): pp. 255-272.
- Soja, E. W. (1989). Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory. Progress in Human Geography, Verso Publisher, New York: 266 p.
- Soja, E. W. (2000). Postmetropolis : critical studies of cities and regions. Blackwell Publishers, Oxford ; Malden, Mass.: 440 p.
- Soulas, C. et F. Papon (2003). "Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile." in Revue Les Annales des Mines, **No 23** (novembre): pp.83-93
- Stébé, J.-M. (2008). Risques et enjeux de l'interaction sociale. Editions Tec et Doc, Paris: 108 p.
- Steiner, R. et T. Schmid (2005). "Fussgängerstreifenloser Orstkern: Erfolgreicher Versuch in Neueegg." in Strasse and Verkehr, Route et trafic, **No 91** (7-8): pp. 32-36.
- Steininger, K., C. Vogl et R. Zettl (1996). "Car-sharing organizations : The size of the market segment and revealed change in mobility behavior." in Transport Policy, **No 3** (4): 177-185.
- The International Visual Sociology Association, Ed. (2010). Walking, Ethnography and arts practice. Visual Studies No 25 - 1, Routledge, Londres
- Thoreau, H. D. (2004, 1ère édition 1997. éd. orig. 1854). Walden. Introduction and annotations by Bill McKibben, Beacon Press Books, Boston: 312 p.
- Thoreau, H. D. (2009). Walking. Shock / Fotolia, Lexington: 40 p.
- Tillous, M., V. Kaufmann et N. Louvet (2008). "Consommer dans le métro, une question d'engagement dans le temps et l'espace." in Espaces et Sociétés, **No 135** (4): pp. 99-116.
- Tolley, R., Ed. (1997). The greening of urban transport : planning for walking and cycling in western cities. Wiley, Chichester: 475 p.
- Topalov, C. (2002). Les divisions de la ville. Maison des sciences de l'homme, Paris: 469 p.
- Toussaint, J.-F. (2008). Retrouver sa liberté de mouvement. Rapport Préparatoire de la Commission de Prévention, Sport et Santé, réunie d'avril à octobre 2008 PNAPS - Ministère de la Santé, de la jeunesse, des sports et de la vie associative: 295 p.
- Trayser, M. (2005). De l'éphémère au durable, ou les aménagements éphémères étudiés sous l'angle de la durabilité : le cas de l'opération les " yeux de la ville" à Genève. Mémoire de DESS Développement urbain durable. DESS Etudes urbaines, S. I. s. d. A. D. Cunha, Faculté de Géosciences et de l'Environnement. Institut de Géographie, UNIL, Lausanne, juin: 139 p.
- Urbain, J.-D. (1991). L'idiote du voyage : histoires de touristes. Editions du Plon, Paris: 271 p.
- Urbain, J.-D. (1994). Sur la plage. Editions Payot, Paris: 376 p.
- Urry, J. (2000). Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century. Routledge, Londres: 255 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Urry, J. (2005, éd. orig. angl. 2000). Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie?, Editions Armand Colin, Paris: 253 p.

Veduta - Biennale de Lyon et T. Raspail, Eds. (2007). L'art, le territoire: art et espace public urbain. Débats, Editions du CERTU, Lyon: 226 p.

Vernex, J.-C. (1996). Histoire des Bains, Cent ans de baignades dans nos lacs, Léman-Annecy-Bourget. Editions Junod, Genève

Vernex, J.-C. (1998). "Qu'est-ce qu'un lac? De l'imaginaire lacustre à l'aménagement." in Le Globe - Revue Genevoise de Géographie, **No 138**: pp. 7-16.

Viard, J. (1990). Le tiers espace: essais sur la nature. Editions Méridiens-Klincksiek, Paris: 152 p.

Vodoz, L., B. Pfister Giaque et C. Jemelin, Eds. (2004). Les Territoires de la mobilité : L'aire du temps. PPUR, Lausanne: 383 p.

Wachter, S. (2004). Trafics en ville. L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité. Editions Recherches, Paris: 166 p.

Wachter, S., J. Theys, Y. Crozet, et al., Eds. (2005). La mobilité urbaine en débat, cinq scénarios du futur?, Editions du CERTU, Lyon: 210 p.

White, K. (1964). En toute candeur. Editions Mercure de France, Paris

White, K. (1998). Une stratégie paradoxale: Essais sur la résistance culturelle. Presses Universitaires de Bordeaux: 257 p.

Whitfield, P. (2006). London : A life in maps. The British Lybrary, London: 208 p.

Worms, A.-C. (2008). Arts numériques - Tendances / artistes / lieux et festivals. Editions M21, Limoges: 330 p.

Wright, C. et B. Curtis (2005). "Reshaping the motor car." in Transport Policy, **No 12** (1): pp. 11-22.

OUVRAGES METHODOLOGIQUES

- Alonso, C., E. Boutefeu et N. Wiplier (2002). Pratiques et usages dans trois espaces verts publics de Lyon : Etude comparative. CERTU, Lyon: 40 p.
- Amphoux, P. (2001). "L'observation récurrente." in M. Grosjean et J.-P. Thibaud. L'espace urbain en méthodes. Editions Parenthèses, Marseille: pp. 153-170.
- Arborio, A.-M. et P. Fournier (2010, 1ère éd. 1999). L'Enquête et ses Méthodes : L'observation directe. Editions Armand Colin, Paris: 127 p.
- Augé, M. et J.-P. Colleyn (2010, 1ère éd. 2004). L'Anthropologie. Que sais-je?, PUF, Paris: 125 p.
- Augoyard, J.-F. (1979). Pas à pas. Essai sur le cheminement urbain. Editions du Seuil, Paris: 185 p.
- Augoyard, J.-F. (2001). "La conduite de récit." in M. Grosjean et J.-P. Thibaud. L'espace urbain en méthodes. Editions Parenthèses, Marseille: pp. 173-196.
- Bailly, A. S. (1991). "La géographie des représentations : espaces perçus et espaces vécus." in Bailly Antoine S. et al. Les concepts de la géographie humaine. Editions Masson, Paris.
- Bailly, A. S., C. Baumont, J.-M. Huriot, et al. (1995). Représenter la ville. Editions Economica, Paris: 112 p.
- Beaud, M. (2006, 1ère éd. 1985). L'art de la thèse : Comment préparer et rédiger un mémoire de master, une thèse de doctorat ou tout autre travail universitaire à l'ère du Net. Editions La Découverte, Paris: 202 p.
- Beaud, S. et F. Weber (2010, 1ère éd. 1997). Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques. Editions La Découverte, Paris: 334 p.
- Becker, H. S. (1986). Doing things together. Northwestern University Press, Evanston, IL: 342 p.
- Becker, H. S. (2002, éd. orig. angl. 1998). Les ficelles du métier: Comment conduire sa recherche en sciences sociales. Editions La Découverte, Paris: 353 p.
- Becker, H. S. (2004, éd. orig. angl. 1986). Ecrire les sciences sociales: Commencer et terminer son article, sa thèse ou son livre. Editions Economica, Paris: 179 p.
- Becker, H. S. et B. Geer (1960). "Participant observation: the analysis of qualitative data." in R. N. Adams et J. J. Preiss. Human Organization Research: Field Relations and Techniques. Dorsey Press, Homewood, IL: pp. 267-289.
- Becker, H. S. et C. C. Ragin, Eds. (1992). What is a case? : Exploring the Foundations of social Inquiry. Cambridge University Press, Cambridge: 254 p.
- Béraud, C. et B. Coulmont (2008). Les courants contemporains de la sociologie. Presses Universitaires de France, Paris: 202 p.
- Berger, L. et F. De Singly (2004). Les nouvelles ethnologies. Enjeux et perspectives. Nathan Université, Paris: 127 p.
- Berger, P. L. et T. Luckmann (2006, éd. orig. angl. 1966). La construction sociale de la réalité. Traduction de l'américain par Pierre Taminiaux, revue par Danilo Martuccelli. Précédé d'un avant-propos de Danilo Martuccelli, suivi d'une postface de François de Singly, Editions Armand Colin, Paris: 357 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- Bordreuil, S. (2010). "Dans la compagnie des passants." in Thomas Rachel (ed). Marcher en ville - Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines. Editions des Archives Contemporaines, Paris: pp. 99-114.
- Céfaï, D. (2003). L'enquête de terrain. Editions La Découverte - MAUSS, Paris: 615 p.
- Chapoulie, J.-M. (2000). "Le travail de terrain, l'observation des actions et des interactions, et la sociologie " in Sociétés Contemporaines, **No 40**: pp. 5-27.
- Chapoulie, J.-M. (2000). "Enseigner le travail de terrain et l'observation : témoignage sur une expérience (1970-1985)." in Genèses, **No 39** (Juin): pp. 138-154.
- Chapoulie, J.-M. (2001). La tradition sociologique de Chicago 1892-1961. Editions du Seuil, Paris: 490 p.
- Chu, X., M. Guttenplan et M. R. Baltes (2004). "Why people cross where they do : the role of the street environment." in Transportation Research Record(1878): pp. 3-10.
- Claval, P. et J. Gómez Mendoza (2007). Géographies et géographes. Editions L'Harmattan, Paris: 384 p.
- Claval, P. et J.-R. Pitte (2001). Epistémologie de la géographie. Editions Nathan, Paris: 265 p.
- Clavel, M. (2002). Sociologie de l'urbain. Editions Anthropos, Paris: 123 p.
- Copans, J. (2008, 1ère éd. 1999). L'Enquête et ses Méthodes : L'enquête ethnologique de terrain. Editions Armand Colin, Paris: 127 p.
- Cosnier, J. (2001). "L'Ethologie des espaces publics." in M. Grosjean et J.-P. Thibaud. L'espace urbain en méthodes. Editions Parenthèses, Marseille: pp. 13-28.
- Cosnier, J. et A. Brossard, Eds. (1984). La communication non verbale. Editions Delachaux et Niestlé, Paris: 244 p.
- Coulon, A. (2007, 1ère éd. 1992). L'Ecole de Chicago. Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris: 127 p.
- Coulon, A. (2007, 1ère éd. 1987). L'Ethnométhodologie. Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris: 128 p.
- Descola, P. (1988). Les idées de l'anthropologie. Editions Armand Colin, Paris: 207 p.
- Dubar, C. (2006). Faire de la sociologie. Un parcours d'enquêtes. Editions Belin, Paris: 221 p.
- Duneier, M. (2001). Sidewalk. Farrar, Straus and Giroux, New York: 383 p.
- Elias, N. (1991, éd. orig. all. 1970). Qu'est-ce que la sociologie ?, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues: 222 p.
- Fischer, G.-N. et A. A. Moles (1981). La psychosociologie de l'espace. Presses Universitaires de France, Paris: 127 p.
- Fleury, L. (2010, 1ère éd. 2006). Sociologie de la Culture et des Pratiques Culturelles. Editions Armand Colin, Paris: 127 p.
- Flitti, M. et A. Piombini (2003). Morphologie urbaine et mobilité pédestre. Identification des configurations spatiales déterminant les caractères locaux des déplacements piétonniers. 6èmes rencontres de ThéoQuant Besançon - 20-21 février, Universités de Franche-Comté et de Bourgogne: 8 p.
- Frank, L., P. Engelke, T. Schmid , et al. (1999). How Land Use and Transportation Systems Impact Public Health: A Literature Review of the Relationship Between Physical Activity and Built Form. ACES: Active Community Environments Initiative Working Paper: 147 p.
- Frank, L. D., M. Andresen et T. Schmid (2004). "Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity,

and Time Spent in Cars." in American Journal Of Preventive Medecine, **No 27** (2): pp. 87-96.

Frank, L. D., T. Schmid, J. Sallis, et al. (2005). "Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: findings from SMARTRAQ." in American Journal Of Preventive Medecine, **No 28** (2 Suppl 2): pp. 117-125.

Gibson, J. J. (1977). "The Theory of Affordances." in R. Shaw et J. Bransford. Perceiving, Acting and Knowing. Towards an Ecological Psychology. John Wiley & Sons Inc., Hoboken, N.J.: pp. 67-82.

Gibson, J. J. (1979). The ecological approach to visual perception. Houghton Mifflin Company, Boston: 332 p.

Gilbert, M. (2003). Marcher ensemble. Essais sur les fondements des phénomènes collectifs. PUF, Paris: 192 p.

Giles-Corti, B. et R. J. Donovan (2003). "Relative influences of individual, social, environmental, and physical environmental correlates of walking." in American Journal of Public Health, **No 93** (9): pp. 1583-1589.

Goffman, E. (1971). "The individual as a unit." in E. Goffman. Relations in public : microstudies of the public order. Penguin Books, Harmondsworth: pp. 3-27.

Goffmann, E. (1988, éd. orig. angl. 1953). "Safe Supplies, chapitre XV de la thèse de doctorat, Communication Conduct in an Island Community." in E. Goffmann et Y. Winkin. Les moments et leurs hommes. Editions du Seuil, Paris: pp. 206-216.

Grafmeyer, Y. et J.-Y. Authier (2008, 1ère éd. 1995). Sociologie urbaine. Editions Armand Colin, Paris: 128 p.

Grafmeyer, Y. et F. De Singly (1994). Sociologie urbaine. Nathan, Paris: 127 p.

Granovetter, M. (1975). "Human Activity Patterns in the City - Things People Do in Time and in Space." in American Journal of Sociology, **No 81** (2): pp. 426-428.

Grosjean, M. et J.-P. Thibaud Eds. (2001). L'espace urbain en méthodes. Editions Parenthèses, Marseille: 217 p.

Hillman, M. (2001). A Continuous Pedestrian Network. Australia : Walking the 21st century, Perth, 20th - 22nd Februry

Joseph, I. (2009, 1ère éd. 1998). Erving Goffman et la microsociologie. PUF, Paris: 126 p.

Joseph, I. et Y. Grafmeyer (2004, 1ère éd. 1979). L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine. Editions Flammarion, Paris: 378 p.

Kerbrat-Orecchioni, C. (1994). Les interactions verbales. 3 / Variations culturelles et échanges rituels. Editions Armand Colin, Paris: 343 p.

Knapp, M. L. et J. A. Hall (2002). Nonverbal communication in human interaction. Wadsworth / Thomson Learning, South Melbourne: 482 p.

Le Breton, D. (2008, 1ère éd. 2004). L'interactionnisme symbolique. Quadrige, PUF, Paris: 249 p.

Lebreton, C. (2002). "Pour une grammaire de la ville. Approche ethnographique des pratiques piétonnières en milieu urbain." in MEI 15 - Anthropologie & Communication, Editions L'Harmattan: pp. 99-110.

Lee, J. R. et R. Watson (1993). "Regards et habitudes des passants : les arrangements de visibilité de la locomotion." in Les Annales de la recherche urbaine, **No 57-58** (décembre 1992 - mars 1993): pp. 101-109.

Livingston, E. (1987). Making sense of ethnomethodology. Routledge & Kegan Paul, Londres: 148 p.

Livingston, E. (2002). "Le flot du trafic piétonnier." in J.-P. Thibaud. Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics. Editions A La Croisée, Grenoble: pp. 103-111.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Lofland, L. H. (1973). A World of Strangers. Order and action in urban public space. Waveland Press, Inc, Prospect Heights, IL: 223 p.

Lofland, L. H. (1985, 1ère éd. 1973). "Privatizing public space : Symbolic Transformation." in L. H. Lofland. A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space - chapter seven. Waveland Press Inc, Prospect Heights - IL: pp. 140-157.

Lynch, K. (1960). The Image of the City. The MIT Press, Cambridge: 194 p.

Lynch, K. (1972). What Time Is This Place. The MIT Press, Cambridge: 277 p.

Lynch, K. (1984, éd. orig. 1981). Good City Form. The MIT Press, Cambridge: 514 p.

Manes Gallo, M.-C. et M. Savelli (2005). "L'indication d'itinéraire, entre syntaxe et sémantique." in Revue Lidil, **No 31** (juin): pp. 179-200.

Martuccelli, D. et F. De Singly (2009). Les sociologies de l'individu : sociologies contemporaines. Editions Armand Colin, Paris: 128 p.

Michon, P.-E. et M. Denis (2001). "When and Why are Visual Landmarks used in Giving Directions." in Lecture notes in Computer Science, **No 2205**: pp. 292-305.

Nizet, J. et N. Rigaud (2005). La sociologie de Erving Goffman. Editions La Découverte, Paris: 121 p.

Peneff, J. (2009). Le goût de l'observation : Comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales. Editions La Découverte, Paris: 254 p.

Peretz, H. (2007). Les méthodes en sociologie : L'observation. Editions La Découverte, Paris: 122 p.

Réda, J. (1985). Beauté Suburbaine. Editions Pierre Fanlac, Périgueux: 43 p.

Réda, J. (1988). Recommandations aux promeneurs. Editions Gallimard, Paris: 203 p.

Réda, J. (1990). Le sens de la marche. Editions Gallimard, Paris: 215 p.

Réda, J. (1997). La liberté des rues. Editions Gallimard, Paris: 237 p.

Réda, J. (1998). Le citadin. Editions Gallimard, Paris: 230 p.

Rothenbuhler, E. W. (1998). Ritual Communication : every day conversation to mediated ceremony. Sage, Thousand Oaks: 176 p.

Ryave, L. A. (1974). "Notes on the Art of Walking." in R. Turner et J. N. Schenkein. Ethnomethodology. Penguin, Middlesex: pp. 265-274.

Sacks, H. (1989). Lectures 1964-1965. Textes édités par Gail Jefferson, Kluwer Academic Publishers, Boston: 236 p.

Sacks, H. (1992). Lectures in conversation : 2 volumes. Edited by Gail Jefferson with an introduction by Emmanuel Schegloff, Blackwell Basil, Oxford: vol. I : 818 p. , vol. II : 550 p.

Sacks, H. (2002). "Echanger des regards." in J.-P. Thibaud Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics. Editions A La Croisée, Grenoble: pp. 83-99.

Saelens, B., J. Sallis, J. B. Black, et al. (2003). "Neighborhood-based differences in physical activity : an environment scale evaluation." in American Journal of Public Health, **No 93** (9): pp. 1552-1558.

Sansot, P. (1980). "Anonymat et espace urbain." in Annales de la Recherche Urbaine, **No 7** (mars): pp. 62-76.

Sansot, P. (1983). Variations paysagères : invitation au paysage. Collection Esthétique, Klincksieck, Paris: 163 p.

Sansot, P. (1984). Poétique de la ville. Klincksieck, Paris: 422 p.

Sansot, P. (1993). Jardins publics. Editions Payot, Paris: 272 p.

Sansot, P. (1998). Du bon usage de la lenteur. Collection Manuels, Editions Payot & Rivages, Paris: 204 p.

Sansot, P. (2000). Chemins aux vents. Collection Manuels, Editions Payot & Rivages, Paris: 304 p.

Schatzman, L. et A. L. Strauss (1972). Field Research: Strategies for a Natural Sociology. Prentice Hall, Englewood Cliffs: 160 p.

Schütz, A. (1987, 1ère éd.). Le chercheur et le quotidien. Phénoménologie des sciences sociales Traduit par Anne Noschis-Gilliéron, à partir des Collected Papers (Tomes I,II,III et IV) édités en anglais en 1962,1964, 1966 et 1996. Postface et choix de textes : Kaj Noschis et Denys de Caprona. Préface de Michel Maffesoli, Méridiens Klincksieck, Paris: 286 p.

Silvermann, D. (1998). Harvey Sacks : social science and conversation analysis. Policy Press, Oxford: 232 p.

Simmel, G. (1981, éd. orig. all. 1911). Sociologie et épistémologie. Presses Universitaires de France, Paris: 239 p.

Sommer, R. (1969). Personal Space. The Behavioral basis of design. Prentice Hall Trade, New Jersey: 177 p.

Sudnow, D., Ed. (1972). Studies in Social Interaction. The Free Press, New York: 500 p.

Thibaud, J.-P. (2001). "La méthode des parcours commentés." in M. Grosjean et J.-P. Thibaud. L'espace urbain en méthodes. Editions Parenthèses, Marseille: pp. 79-99.

Thibaud, J.-P., Ed. (2002). Regards en action. Ethnométhodologie des Espaces Publics. Editions A La Croisée, Grenoble: 262 p.

Thibaud, J.-P. (2008). "Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes." in Revue Urbanisme, **No 359** (mars-avril): pp. 63-65.

Turner, R., Ed. (1974). Ethnomethodology; selected readings. Penguin, Middlesex: 287 p.

Whyte, W. H. (2001, 1ère éd. 1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Project for Public Spaces, New York: 125 p.

Whyte, W. H. (2009, 1ère éd. 1988). City : Rediscovering the Center. University of Pennsylvania Press, Philadelphia: 388 p.

Wolff, M. (1973). "Notes on the Behavior of Pedestrians." in A. Birenbaum et E. Sagarin. People in Places; The Sociology of the Familiar. Praeger, New York: pp. 35-48.

OUVRAGES TECHNIQUES DE REFERENCE PRODUITS PAR LE CERTU

OUVRAGES POSTERIEURS A 2000

CERTU (2001). Structures et revêtements des espaces publics. Guide technique. Lyon, 84 p.

CERTU (2002). Aménager des rivières en ville. Exemples et repères pour le montage d'opération. Lyon, 60 p.

CERTU (2002). De nouveaux rythmes pour la ville? De nouveaux modes de vie en perspective? Transflash No 269 - mars.

CERTU (2002). Jeu et détente. Prise en compte dans l'aménagement de l'espace public. Lyon, 230 p.

CERTU (2002). Les piétons: au coeur des réflexions actuelles. Transflash No 273 - juillet / août.

CERTU (2002). Les plantations d'arbres en ville. Le long des rues et sur les places. Lyon, 60 p.

CERTU (2003). Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ? Lyon, 214 p.

CERTU (2003). Déplacements dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Actes du Séminaire du 20 juin 2002. Lyon, 97 p.

CERTU (2003). Les zones 30 en France : bilan des pratiques en 2000. Lyon, 73 p.

CERTU (2004). Le Paysage lumière. Approches et méthodes pour une « politique lumière » dans les villes. Lyon, 160 p.

CERTU (2004). Sols urbains : pour une approche sensible. Lyon, 208 p.

CERTU (2005). Agir sur l'urbanisme pour une mobilité durable. Quelle démarche et quels outils pour élaborer votre Scot? CERTU, Lyon: 4 p.

CERTU (2005). La demande sociale de nature en ville. Enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise. Lyon, 86 p.

CERTU (2005). S'organiser pour aménager l'espace public. Lyon, 128 p.

CERTU (2005). Sécurité routière en ville: que se passe-t-il en Europe? (Colloque du 9 décembre 2004 à Lyon), Revue Techni.Cités - No 83 (tiré à part) - février: 8 p.

CERTU (2006). L'éclairage, un levier dynamique dans les politiques urbaines. Lyon, 82 p.

CERTU (2006). Les pôles d'échange en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse. Lyon,

146 p.

CERTU (2006). Zones 30. Des exemples à partager. Lyon, 148 p.

CERTU (2007). Comprendre l'espace public pour mieux programmer son aménagement. Approches sensibles. Lyon, 172 p.

CERTU (2007). Des villes vertes et bleues, de nouvelles infrastructures à planifier. Lyon, 152 p.

CERTU (2008). Carrefours à feux avec îlot central. Une solution pour les forts trafics d'échanges. Lyon, 56 p.

CERTU (2008). Généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles ». Zones à circulation apaisée, fiche n°1. Lyon, 8 p.

CERTU (2008). La démarche « code de la rue » en France. Premiers résultats. Lyon, 8 p.

CERTU (2008). La mobilité qui fait la ville. Lyon, 326 p.

CERTU (2008). La zone de rencontre. Lyon.

CERTU (2008). Les mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité. Lyon, 146 p.

CERTU (2008). Les zones de circulation particulières en milieu urbain. Aire piétonne – zone de rencontre – zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie. Lyon, 26 p.

CERTU (2009). Composer avec la nature en ville. Lyon, 376 p.

CERTU (2009). Décret n°2008-754 du Code de la route : mise en conformité des aires piétonnes et zones 30 existantes. Zones de circulation apaisée, fiche n° 3. Lyon, 6 p.

CERTU (2009). L'aménagement d'une traversée d'agglomération. Une démarche de projet. Lyon, 144 p.

CERTU (2009). Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines. Lyon, 184 p.

CERTU (2009). Le stationnement en villes moyennes. Déplacements en villes moyennes, fiche n°3. Lyon, 6 p.

CERTU (2009). Les sols stabilisés en milieu urbain. Conception, choix des matériaux, mise en œuvre et entretien. Lyon.

CERTU (2009). Revêtements de sol en pierre en site historique. Dalles, pavés, calades, empièvements : exemples anciens et récents. Lyon.

CERTU (2010). Aménager avec le végétal. Pour des espaces verts durables. Lyon, 340 p.

CERTU (2010). Modérer la vitesse des véhicules en ville, pourquoi ? Zones de circulation apaisée, fiche n° 4. Lyon, 8 p.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

CERTU (éd. mise à jour 2010, 1^{ère} éd. 1999). Carrefours urbains. Guide. Lyon, 180 p.

CERTU, CETE DE L'EST (2009). Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique. Réglementations et exemples de réalisations. Lyon, 84 p.

CERTU, CETE Méditerranée (2002). Enquête sur la mobilité des touristes en séjour sur sites urbains. Lyon, 80 p.

CERTU, RATP (2009). La marche au cœur des mobilités. État des connaissances. Lyon, 64 p.

OUVRAGES ANTERIEURS A 2000

ADTS, CETUR, IBSR, IREC, SRL (1990). La rue. Un espace à mieux partager, 58 p.

CERTU (1990). Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Savoir-faire et techniques. 317 p.

CERTU (1994). Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Réalisations, évaluations. 253 p.

CERTU (1999). Nouvelles centralités, nouvelles pratiques. Lyon, 79 p.

CETUR (1980). Les réalisations d'espaces piétons, Ministère des Transports

CETUR (1980). Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels, Ministère de l'environnement et du cadre de vie, Ministère des transports

CETUR (1986). La ville à pied, 61 p.

SETRA (1975). Les aménagements en faveur des piétons, Guide technique, Division urbaine, Ministère de l'Équipement

RAPPORTS SCIENTIFIQUES ET MEMOIRES

AUDRIA, N., 2002, « Le traitement des représentations touristiques au travers du médium des catalogues de voyage : vers une quête de l'authenticité ? », Mémoire de DEA en sciences de la communication et des médias sous la direction de Ursula Ganz-Blättler, Genève, Université de Genève

BARBISCH, C., 2001, « Promenade dans la Genève du début XXe : entre urbanisme et littérature », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Bertrand Lévy, Genève, Université de Genève

BISE, A., 2001, « Le paysage et son aménagement : une responsabilité communale ? », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Ruggero Crivelli, Genève, Université de Genève

BOILLAT P., LAVADINHO S., 2003, « Caractéristiques de la vie quotidienne et qualité de vie au sein du périmètre de Genève-Sud », Rapport pour le compte du DAEL, établi sous la direction de Giuseppe Pini, Observatoire Universitaire de la Mobilité, SES, Université de Genève

BOILLAT P., WIDMER G., 2001, « Répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans le centre-ville de Genève », Rapport pour le compte du Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie de la Ville de Genève, établi sous la direction de Giuseppe Pini, Observatoire Universitaire de la Mobilité, SES, Université de Genève

CHABLOZ, O., 2002, Ecomobilité à La Cluse – La Roseraie : vers un plan de déplacements pour l'Hôpital universitaire de Genève, Licence Géographie, Rapport de stage auprès du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, sous la direction de Gérard Widmer, Genève, Université de Genève

EBNER-SESIANO L., SUDAN J-L., 1992, « Le Barrage du Seujet : exemple d'intégration entre les infrastructures énergétiques et l'aménagement du territoire », Mémoire de Licence en Géographie sous la direction de M. A.Cudet, Genève, Université de Genève

GAUDIER, C., 2000, « Entre touriste et voyageur : le troisième homme », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Ruggero Crivelli, Genève, Université de Genève

GILLET, A., 2000, « Periplum terraqué, étude sur le « marcher » », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Ruggero Crivelli, Genève, Université de Genève

GRIN C., KUMMLI-GONZALEZ I., LAVADINHO S., VIEIRA S., 2002, « Genève au fil de l'eau : l'émergence d'un paysage fluvial urbain face au contexte morphologique et institutionnel », travail de semestre sous la direction de Antonio da Cunha et Peter Knoepfel, dans le cadre du DESS Etudes Urbaines, Lausanne, Université de Lausanne

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

KAREN M., 1984, « Un chemin pour la ville : projet sur un parcours entre la pointe de la Jonction et la place des Volontaires », Genève, Ecole d'architecture

KURT, J., 2002, « Evolution du paysage à travers le développement du tourisme : étude d'un cas pratique : Crans-Montana », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Gilles Rudaz, Genève, Université de Genève

PELLEGRINO P., JACOT F., LAMBERT C. et LEVY A., 1990, « La ville offerte et le sens d'y habiter », Genève, Craal-FNRS

PUATI-BAUMGARTNER G., 2001, « Vivre Genève à pied, six promenades touristiques », Mémoire de licence en Géographie sous la direction de Bertrand Lévy, Université de Genève, Genève

STAEHLI-CANETTA N., 1984, « La place des Volontaires : analyse urbaine », Genève, Ecole d'architecture

RESSOURCES INTERNET

SITES D'INFORMATION GENERALE

Au niveau International

<http://www.iclei.org>

http://www.ramsar.org/key_mgt_guide_f.htm

<http://www.un.org/esa/sustdev/>

<http://www.johannesburgsummit.org>

Site de la Fédération mondiale du cœur (World Heart Federation)

<http://www.worldheart.org>

The World Heart Federation is an NGO based in Geneva, Switzerland, is committed to helping the global population achieve a longer and better life through prevention and control of heart disease and stroke, with a particular focus on low and middle-income countries. It is comprised of 186 member societies of cardiology and heart foundations from 100 countries covering the regions of Asia-Pacific, Europe, the Americas and Africa.

Site de la Journée du cœur, organisée par la Fédération mondiale du cœur (World Heart Federation) et soutenue par l'OMS et l'Unesco.

<http://www.worldheartday.com/home/default.asp>

<http://www.pedestrians-int.org/>

<http://www.espacepieton.org/EspaceP/index.html>

<http://www.civitas.eu/civinet.phtml?id=2698&lan=en>

<http://www.livablecities.org/>

<http://www.internationaltransportforum.org/>

<http://www.parkourone.com/>

<http://www.villes-cyclables.org/>

Au niveau national

Belgique

Bruxelles mobilité

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/pietons>

Espagne

<http://www.ecomove.es/>

<http://www.gea21.com/proyectos>

France

Epode

<http://www.epode.fr>

Ademe

Réglementation d'urbanisme : politiques de déplacement, de stationnement et de transport.

Politiques locales de développement des modes actifs

<http://www.ademe.fr>

Rue de l'avenir (Chambéry et Grenoble)

www.ruedelavenir.com

<http://www.comite21.org>

UK

National Institute for Health and Clinical Excellence

Physical activity and the environment-Guide to resources. Promoting and creating built or natural environments that encourage and support physical activity www.nice.org.uk

Calculateurs d'itinéraires piétons

<http://walkshed.org/>

<http://www.walkscore.com/>

Suisse

Sites officiels de la Confédération suisse

Office fédéral du développement territorial

<http://www.are.admin.ch>

Office fédéral des routes

<http://www.astra.admin.ch>

Office fédéral de la santé publique OFSP

<http://www.bag.admin.ch>

Programme National Suisse Balance (Site officiel de l'OFSP)

<http://www.suissebalance.ch/>

Le programme Suisse Balance joue un rôle de pionnier en Suisse car il allie les thèmes de l'alimentation, de l'exercice physique et du poids corporel. Ce programme soutient des projets et des mesures procurant du plaisir à bouger quotidiennement ainsi qu'à manger et à boire de manière équilibrée.

Office fédéral du sport OFSPO

<http://www.ofspo.ch>

Réseau Piétons-Vélos. Dossier volume M32 du programme national Suisse de Recherche 41 « Transport et Environnement » www.rue-avenir.ch

Textes officiels de la Confédération suisse

CONFEDERATION HELVETICA, 18 avril 1999, Constitution Fédérale de la Confédération suisse

DEPARTEMENT FEDERAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'ENERGIE ET DE LA COMMUNICATION, 2002, Plan directeur de la locomotion douce (Projet)

OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL, 2003, Etat des lieux des démarches de développement durable dans les communes

OFFICE FEDERAL DES ROUTES, 2003, Modérer le trafic à l'intérieur des localités

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Sites paraétatiques et associatifs au niveau national

SuisseEnergie pour les Communes

<http://www.suisse-energie.ch>

Réseau santé et activité physique Suisse

<http://www.hepa.ch>

Base de données des acteurs de promotion de la santé et de prévention en Suisse

<http://www.healthorg.ch/>

Base de données des projets de promotion de la santé et de prévention en Suisse

<http://www.healthproject.ch>

Promotion Santé Suisse

<http://www.promotionsante.ch>, <http://www.gesundheitsfoerderung.ch/fr/default.asp>

santésuisse - Dachverband der Krankenversicherer

<http://www.santesuisse.ch>

Site de la fondation suisse de cardiologie

<http://www.swissheart.ch>

Informations très complètes sur les maladies cardio-vasculaires. Rapport sur les risques cardio-vasculaires et plusieurs tableaux montrant les principales tendances en Suisse.

Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé

<http://www.gdk-cds.ch>

Programme de promotion de l'activité physique au quotidien

<http://www.active-online.ch>

Développé par l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Zurich, un programme de motivation individuel pour bouger plus au quotidien, faire plus de sport ou se muscler. Évaluation du taux d'activité physique.

<http://mobilitepourtous.ch/>

<http://www.fussverkehr.ch/fr/>

<http://www.sante-en-marche.ch/f/home.php>

<http://www.ca-marche.ch/>

<http://energie-umwelt.ch/fr/transport-et-mobilite>

<http://www.urban-training.ch/run/>

<http://www.pedibus.ch/>

Site de l'organisation du programme Monday night skate

<http://www.nightskate.ch/>

Tous les derniers lundis du mois, de mai à septembre, un rendez-vous nocturne pour découvrir un nombre croissant de villes suisses, dont Genève, ouvert aux personnes en rollers.

Events slowUp

<http://www.slowup.ch/>

Dans une région d'intérêt touristique, la route principale est fermée aux véhicules à moteur et mise à disposition des cyclistes, patineuses et patineurs, marcheuses et marcheurs le temps d'une journée. Un programme culinaire, culturel et sportif varié invite à s'attarder le long du parcours.

Fédération Suisse de Tourisme Pédestre (FSTP)

<http://www.swisshiking.ch>

Parcours Vita

<http://www.vitaparcours.ch>

Programme de promotion du mouvement actif

<http://www.allezhop.ch>

SITES CONSULTES DANS LE CADRE DES TRAVAUX DE TERRAIN

Bilbao

Site officiel de Bilbao Ría 2000

www.bilbaoria2000.org

Revue à télécharger en pdf

Bilbao Ría 2000, mai – octobre 2000, numéro 1

Bilbao Ría 2000, novembre 2000 – avril 2001, numéro 2

Bilbao Ría 2000, mai – octobre 2001 - numéro 3

Bilbao Ría 2000, novembre 2001 – avril 2002 - numéro 4

Bilbao Ría 2000, mai – octobre 2002, numéro 5

Bilbao Ría 2000, novembre 2002 – avril 2003, numéro 6

Bilbao Ría 2000, mai – octobre 2003, numéro 7

Bilbao Ría 2000, décembre 2003, numéro 8

Bilbao Ría 2000, juin 2004, numéro 9

Bilbao Ría 2000, janvier 2005, numéro 10

Bilbao Ría 2000, juin 2005, numéro 11

Bilbao Ría 2000, décembre 2005, numéro 12

Bilbao Ría 2000, juin 2006, numéro 13

Bilbao Ría 2000, décembre 2006, numéro 14

Bilbao Ría 2000, juin 2007, numéro 15

Bilbao Ría 2000, décembre 2007, numéro 16

Bilbao Ría 2000, juin 2008, numéro 17

Bilbao Ría 2000, décembre 2008, numéro 18

Bilbao Ría 2000, juin 2009, numéro 19

Bilbao Ría 2000, janvier 2010, numéro 20

Bilbao Ría 2000, juillet 2010, numéro 21

Bilbao Ría 2000, janvier 2011, numéro 22

Site de l'association Metropoli 30

www.bm30.es

Site de la Mairie de Bilbao

www.bilbao.net

Site de la Province de Biscaye

www.bizkaia.net

Site de la Communauté autonome basque

www.euskadi.net

Site des opérateurs de transports publics

Tramway

www.euskotren.es/euskotran/

Métro

www.metrobilbao.com/

Rail

www.adif.es (gestionnaire d'infrastructures ferroviaires)

<http://es.wikipedia.org/wiki/Portada>

Nouvelle gare de Barakaldo

Article publié par Ezagutu Barakaldo in *Patrimonio* <http://ezagutubarakaldo.net/es/category/patrimonio/>
el 4 02 2011

<http://ezagutubarakaldo.net/es/2011/02/04/la-estacion-renfe-de-barakaldo/>

<http://www.elmundo.es/elmundo/2009/02/03/paisvasco/1233672035.html>

<http://ecodiario.eleconomista.es/politica/noticias/1011093/02/09/Firman-un-convenio-para-construir-una-nueva-estacion-de-Renfe-en-Barakaldo.html>

<http://terrannoticias.terra.es/articulo/html/av2332060.htm>

http://economia.terra.cl/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200902031503_EFE_FD2090

<http://www2.deia.com/es/impresa/2009/02/04/bizkaia/herrialdeak/533990.php>

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Sites de recherches (masters, rapports, etc.) sur Bilbao

www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/elabproj/bilbao.htm

<http://www.lema.ulg.ac.be/urba/Cours/Cas/0809/bilbao-int.pdf>

www.transports.com/fichiers/travaux/.../Management_Bilbao_final.pdf

http://sticerd.lse.ac.uk/case/_new/research/weakmarketcities/cityreformers/2011_03/Juan_Alayo.pdf

Textes officiels

Coordinadora De Asociaciones Vecinales De Bilbao Bilboko Auzo Elkarteak, (2008) Libro Blanco Sobre El Transporte Público En Bilbao Y Su Entorno : Criterios Y Propuestas Para Su Organización

ebookbrowse.com/200811-libro-blanco-sobre-el-transporte

(2008) Movilidad, Desigualdad Social y Medio Ambiente. Un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao

www.ekologistakmartxan.org/.../Estudio_de_movilidad_y_desigualdad_01...

(2006) Bilbao/Bilbo: Calles amables y bidegorris

<http://habitat.aq.upm.es/bpes/mseu/bp-bilbao.htm>

BAE/EMTA, (2004) Barometre EMTA des Transports Publics dans les Métropoles Européennes

http://www.emta.com/IMG/pdf/4p_BAROMETER_FR_final.pdf

Frédéric Félix, Bilbao L'après Guggenheim, Le Monde du 15 décembre 2000 pp. 52-55

Wessel-Cessieux, Thomas (non daté) Cities mixed : pour une esthétique de la collision.

<http://archives.documentation.equipement.gouv.fr/results.xsp?q=+auteur:|Wessel-Cessieux,%20Thomas|&log=true>

Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas (2007), Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca – 2007

www.euskalyvasca.com/pdf/estudios/.../Estudio_movilidad_CAV_07.pdf

Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas (2003), Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca – 2003

Pdf à télécharger sous le site :

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4793/es_4108/es_15779.html

Genève

Sites officiels de la Ville de Genève

Service de la mobilité

<http://www.ville-ge.ch/mobilite/>

Le Plan-Piétons

<http://www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons/index.html>

VILLE DE GENÈVE, DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE (2002) Plan directeur des chemins pour piétons, Genève

VILLE DE GENÈVE, DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE (2002) Plan directeur des chemins pour piétons, Brochure explicative selon la résolution du Conseil Municipal du 26 novembre 2001, Genève

VILLE DE GENÈVE, DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE (1996) Plan-Piétons, Plan d'action 1996, Crédit d'investissement n°1, Genève

Agenda 21 local

<http://www.ville-ge.ch/agenda21>

<http://www.agenda21local.ch>

<http://www.agora21.org>

VILLE DE GENEVE (non daté), Développement durable, Agir pour la ville de demain, Genève

Initiative 200 rues piétonnes

www.actif-traffic.ch/Communique-de-presse/Cinquante-premieres-rues-ouvertes-a-la-vie.html/

www.actif-traffic.ch/pdf/Cinquante-premieres-rues-ouvertes-a-la-vie.pdf

http://fr.wikinews.org/wiki/Suisse:_les_Verts_veulent_200_rues_pi%C3%A9tonnes_%C3%A0_Gen%C3%A8ve

www.tdg.ch/geneve/actu/rues-pietonnes-marche-suivre-verte-2010-05-11 Jérôme Faas

<http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/Les-Verts-veulent-200-rues-pi-tonnes-21326171>

Sophie Gaitzsch, « Les Verts dévoilent leur carte des rues sans voitures ». *Le Temps*, 12 mai 2010.

<http://www.tdg.ch/geneve/actu/ville-valide-initiative-verte-reclamant-200-rues-pietonnes-2009-06-23>

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Sites officiels du canton de Genève

Mobilité

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/mobilites_geneve-754.html

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE, DEPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT (2001) Plan directeur cantonal (Genève 2015), Genève

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE (2011) Plan Directeur Mobilité Douce, à télécharger

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/plan_directeur_mobilite_douce-754-4813.html

Agenda 21 cantonal

<http://www.geneve.ch/agenda21/>

AGENDA 21 CANTON DE GENEVE (2002) Guide pratique de l'agenda 21 communal, Service cantonal du développement durable, Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, Genève

Promotion de la santé par l'activité physique

<http://www.geneve.ch/gebougge/welcome.html>

Sites officiels de l'agglomération franco-valdo-genevoise

<http://www.coordination-transfrontaliere.org/>

Voie Verte d'Agglomération

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/voie_verte_ceva-874-5005-12000.html

Sites paraétatiques et associatifs

<http://www.actif-traffic.ch/>

<http://www.mobilite-douce-ge.ch/>

<http://plan-mobilite.hug-ge.ch>

Lausanne

Site officiel de la Ville de Lausanne

<http://www.lausanne.ch>

Site officiel du Canton de Vaud

<http://www.vd.ch/fr/autorites/departements/dinf/service-de-la-mobilite/>

Site officiel des transports publics lausannois

<http://www.t-l.ch/contenu/pmr.html>

CENTRES DE RECHERCHE

SUISSE

Centre de transports, EPFL

Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau – (IVT), ETHZ

Laboratoire de Sociologie urbaine - LASUR - ENAC - EPFL (Suisse)

Laboratoire dynamiques territoriales LADYT - ENAC - EPFL (Suisse)

Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Université de Genève

Observatoire Universitaire de la Ville et du développement durable (OUVDD), Université de Lausanne

FRANCE

Centre d'Études et de Recherches en Transport et Urbanisme (CERTU)

Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)

Institut National de Recherche en Transports et leur Sécurité (INRETS)

Laboratoire d'Économie des Transports (LET)

Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés (LATTS), ENPC

ESPAGNE

Departamento de Transportes y Tecnología de Proyectos y Procesos. Universidad Politécnica de Cataluña.

UK

Institute for Transport Studies (ITS), University of Leeds

USA

Transportation Research Board

PROJETS DE RECHERCHE INTERNATIONAUX

RESEAU COST 358 PQN (PEDESTRIAN QUALITY NEEDS) (**WWW.WALKEUROPE.ORG**)

Le réseau COST 358 a pu s'appuyer sur des réseaux existants préoccupés par la thématique piétonne (ICTCT et Walk21 notamment). Cela nous a pris une année pour monter la proposition et la présenter à l'assemblée générale d'ICTCT en 2005. Nous étions partis dans l'idée de lancer un projet au niveau international, avec deux ou trois pays, mais nous avons reçu un soutien massif qui allait bien au-delà de nos espérances, et des déclarations d'intérêt de la part d'un grand nombre des membres. A ce moment-là, il a fallu trouver un montage financier pour financer la mise en place d'un réseau de plus grande ampleur, et le dispositif COST semblait une bonne manière de le faire, donc nous avons étoffé notre proposition pour la présenter dans ce cadre. Cela nous a pris une année supplémentaire, et ce temps de maturation nous a également permis de redimensionner le projet à la hauteur d'ambitions plus exigeantes du point de vue des résultats escomptés.

Les premiers pays associés ont été la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Belgique, la Suède, la Suisse, l'Espagne, le Portugal, et nous avons profité de l'année préparatoire pour mettre un certain nombre d'autres pays également autour de la table.

Le projet a reçu un très bon accueil auprès du Comité évaluateur de COST car il a coïncidé avec la fusion, en interne, des domaines thématiques du transport et du développement urbain. Le contexte était donc favorable à ce qu'un projet alliant ces deux domaines soit accepté.

Le réseau mis en place avec le projet COST 358 cherche à établir des relations solides d'échange entre les divers groupes de chercheurs, de façon à réunir un argumentaire plus étayé éclairant les conditions qui « font marcher », disséminer à large échelle les idées du projet, mais aussi et surtout à établir une base structurelle pour les futurs travaux.

Le rapport final et les divers Country Reports peuvent être téléchargés sur le site www.walkeurope.org.

ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS NATIONALES

- Allemagne FUSS e.V. (Fachverband Fußgängerverkehr Deutschland) www.fuss-ev.de
- Autriche www.walk-space.at
- Belgique Voetgangersbeweging vzw www.komopstraat.be
johanna.be www.johanna.be
- Brésil Associação Brasileira de Pedestres (ABRASPE) www.forumdetransporte.org.br
- Bulgarie Pedestrians Foundation www.walkersbg.org
- Colombie Fundación Colombiana de Peatones www.peatonescolombia.org
- Corée Urban Action Network www.dosi.or.kr
- Costa Rica Asociacion Caminar Costa Rica www.acaminar.org
- Danemark Dansk Fodgaenger Forbund www.dfgf.dk
- Ecuador Asociacion de peatones de Quito www.peatones.org
- Espagne A PIE - www.asociacionapie.org
Catalunya Camina www.barcelonacamina.org; Peatones de Sevilla - www.peatonesdesevilla.org
- Etats-Unis Walks www.americawalks.org
- France Les Droits du Piéton www.pietons.org
- Grèce Enosi Pezon www.enosipezon.gr
- Inde The Right to Walk Foundation www.right2walk.com
- Irlande Cosain, Community Road Safety Action Information Netw.- www.cosain.net
- Italie Camminacitta
- Nouvelle Zélande Living Streets Aotearoa www.livingstreets.org.nz
- Portugal Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M) www.aca-m.org
- Royaume-Uni Living Streets www.livingstreets.org.uk; Walk England www.walkengland.org.uk
- Suède Fotgängarnas Förening FOT www.fot.se
- Suisse Fussverkehr Schweiz www.fussverkehr.ch
- Turquie Yaya Yasam Dernegi www.yaya.org.tr

ASSOCIATION INTERNATIONALE WALK21 (WWW.WALK21.COM)

Walk21 est une association qui a été fondée en Angleterre, mais dont la visée est internationale, dans le but de défendre la création de communautés saines, durables et efficaces où les gens choisissent de marcher. Ses deux instruments principaux, la série de conférences internationales Walk21 et la Charte Internationale de la Marche, fournissent à Walk21 la vision nécessaire pour créer un monde où les gens peuvent et veulent choisir la marche pour se déplacer, se maintenir en forme et se relaxer.

Le comité de Walk21 est composé d'un président, Rodney Tolley, et de six personnalités internationalement reconnues dans leur domaine, chacune ayant la responsabilité de l'un des six domaines d'action considérés comme essentiels au bon essor de la marche :

- Architecture et design (Lars Gemzoe, consultant senior et partenaire associé, Gehl Architectes, Copenhague, Danemark)
- Communautés (Ellen Vanderslice, architecte, Portland, Oregon, E.U.A.)
- Sécurité (Sonja Forward, Chercheuse Senior et psychologue, Swedish Road and Transport Research Institute)
- Santé (Ian Kett, Directeur Exécutif de Kinect Australia)
- Ingénierie des transports (Ole Thorson, Vice-président de l'Association Européenne des associations piétonnes (FEPA) et professeur associé à l'Université Technique de Catalogne, Espagne)
- Planification sociale (Daniel Sauter, Director, Urban Mobility Research, Zurich, Suisse)
- Programme « A pied à l'école » (Jacky Kennedy, Programme Manager, Green Communities - Active and Safe Routes to School, Canada)

CHARTRE INTERNATIONALE DE LA MARCHE

Créer des collectivités saines, viables et efficaces, où les gens choisissent de marcher

- Élaborée dans le cadre de la série de conférences internationales WALK 21
-
- Personnes-ressource :
- Daniel Sauter, Recherche en transport urbain, daniel.sauter@urban-mobility.ch
- Jim Walker, The Access Company, jim.walker@walk21.com
- Rodney Tolley, Walk 21, rodney.tolley@walk21.com
-
- Septembre 2006

Marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner. La marche est un exercice qui ne requiert pas de gymnase. C'est l'ordonnance sans le médicament, le contrôle du poids sans le régime et le produit de beauté que l'on ne peut pas trouver chez le pharmacien. C'est le tranquillisant sans le comprimé, la thérapie sans le psychanalyste et les vacances qui ne coûtent rien. De plus, la marche ne pollue pas, consomme peu de ressources naturelles et est très efficace. C'est pratique, cela ne requiert aucun équipement particulier, c'est autoréglable et naturellement sécurisé. La marche est aussi naturelle que la respiration.

John Butcher, fondateur de Walk 21, 1999

Introduction

- Nous, habitants du monde entier, faisons face à une série de problèmes complexes interdépendants.
- Nous sommes de moins en moins en bonne santé, nos systèmes de transport sont inefficaces et nos environnements subissent des pressions de plus en plus importantes afin de satisfaire nos besoins. La qualité et la durée de la marche comme activité quotidienne, dans n'importe quelle région donnée, constitue un indicateur primaire unique et établi de qualité de vie. Les autorités qui souhaitent créer des collectivités et des endroits plus sains et efficaces peuvent accomplir beaucoup en encourageant simplement la marche.
- Cette Charte, élaborée après de longues discussions avec des experts partout dans le monde, présente la manière de créer une culture où les gens choisissent de marcher. La Charte peut être signée par n'importe quel individu, organisme, autorité ou groupe de voisinage qui appuie sa vision et ses principes stratégiques, quels que soient son poste officiel ou ses aptitudes à faire avancer, de manière indépendante, la mise en application de cette vision et de ces principes stratégiques. Les actions citées constituent des améliorations pratiques qui peuvent être mises en place dans la plupart des collectivités, préférablement avec quelques ajustements aux besoins locaux.
- Veuillez soutenir cette charte en la signant et en encourageant amis, collègues, organes gouvernementaux et organismes nationaux et locaux à travailler avec vous afin de contribuer à la création de collectivités de marche saines, efficaces et viables partout dans le monde.
-

Contexte

- Les banlieusards se précipitent, les personnes qui font leurs courses se promènent au hasard, les randonneurs font de la randonnée, les amoureux flânent, les touristes se promènent... mais nous marchons tous. La marche est un droit fondamental et universel, quelle que soit notre capacité ou motivation, et continue d'être une partie très importante de nos vies; cependant dans beaucoup de pays, les gens marchent de moins en moins. Pourquoi marcher quand on peut se déplacer plus facilement?
- La marche n'est plus une nécessité dans plusieurs parties du monde; elle devient un luxe. La marche paraît trop simple, trop stéréotypée, trop évidente et vraiment trop bon marché comme manière de se rendre d'un endroit à un autre et pour rester en forme. Nous choisissons de ne pas marcher parce que nous avons oublié à quel point cela est facile, agréable et bénéfique. Nous vivons dans l'un des environnements les plus favorisés que l'homme, en tant qu'espèce, ait jamais connu, cependant, nous réagissons à cela en considérant la capacité de marcher comme acquise.
- Comme résultat direct de notre inactivité, nous souffrons de niveaux record d'obésité, de dépression, de maladies cardiaques, d'agressivité au volant, d'anxiété et d'isolement social.
- La marche permet d'être en bonne santé, contribue au bonheur et permet de s'évader. Elle a la possibilité de rétablir et de préserver la santé musculaire, émotionnelle et du système nerveux, et donne en même temps un sentiment d'indépendance et de confiance en soi. Plus une personne marche, mieux

Annexes

elle se sent, plus elle devient détendue, plus elle a ressenti et moins elle risque d'accumuler des idées noires.

-
- Cette Charte internationale détermine les besoins des marcheurs et fournit un cadre commun pour aider les autorités à recentrer leurs politiques, activités et relations existantes afin de créer une culture où les gens choisissent de marcher.
-

Vision

Créer un monde où les gens choisissent de marcher et sont capables de pratiquer cette activité et de l'utiliser comme moyen de déplacement, où les gens choisissent d'être en santé et détendus, un monde où les autorités, les organismes et les individus :

- reconnaissent les bienfaits de la marche, se sont engagés à ce que leurs collectivités soient en meilleure santé, plus efficaces et viables, et
- travaillent ensemble afin de surpasser les obstacles physiques, sociaux et institutionnels qui limitent souvent le choix de la marche chez les gens.

Charte internationale de la marche

I/ nous, soussignés, reconnaissons les bénéfices de la marche comme indicateur clé de la bonne santé, de l'efficacité, de l'insertion sociale et de la viabilité des collectivités, et reconnaissons les droits universels des personnes de marcher en toute sécurité et de profiter d'espaces publics de très bonne qualité partout et à tout moment. Nous nous engageons à réduire les obstacles physiques, sociaux et institutionnels qui limitent la marche. Nous allons travailler avec d'autres personnes et organismes afin de contribuer à la création d'une culture où les gens choisissent de marcher, en élaborant un plan d'action qui comporte des engagements envers les principes suivants :

1. Une mobilité qui favorise l'insertion sociale

Les habitants des collectivités ont le droit d'avoir accès aux rues, aux places, aux bâtiments et aux systèmes de transports publics, peu importe leur âge, leur capacité, leur sexe, leur salaire, leur langue, leur ethnie, leur culture et leur religion; ce qui renforce la liberté et l'autonomie de tous et contribue à l'insertion, à la solidarité et à la démocratie sociale.

MESURES

- Garantir une mobilité indépendante sécurisée et pratique pour tous, en fournissant un chemin accessible à pied pour autant de personnes que possible, vers le plus d'endroits possibles, en particulier vers les transports publics et les bâtiments publics
- Considérer les besoins des personnes qui ont des capacités limitées en construisant et en entretenant des services et des bâtiments de haute qualité qui soient socialement rassembleurs

2. Des espaces et des endroits bien conçus et bien gérés destinés aux personnes

Les collectivités ont le droit de vivre dans un environnement sain, pratique et attrayant, conçu en fonction de leurs besoins, et de profiter librement des agréments qu'offrent les espaces publics de manière confortable et sécurisée, loin de la pollution et du bruit dérangeants.

MESURES

- Concevoir des rues pour les personnes et pas seulement pour les voitures, en gardant à l'esprit que les rues constituent un espace social, et non seulement réservé aux transports, et qu'elles ont par conséquent besoin d'une conception sociale ainsi que de mesures techniques particulières. Cela peut comprendre le réaménagement des espaces routiers, la mise en place de zones piétonnes prioritaires et la création d'environnements sans voiture dont tout le monde pourra profiter, ce qui encouragera les échanges sociaux, le jeu et la détente pour les adultes et les enfants
- Fournir des rues et des chemins propres et bien éclairés, où il n'y a pas d'obstruction, qui soient assez larges pour répondre à l'achalandage maximum et qui comprennent suffisamment de traverses sécuritaires et directes, sans changement de niveau ni déviation
- Garantir que des bancs et des toilettes sont mis à disposition en quantité suffisante et à des endroits qui satisfont les besoins de tous les usagers
- Traiter la question du climat par une conception et des installations appropriées, en faisant en sorte, par exemple, qu'il y ait de l'ombre (grâce à des arbres) ou des abris
- Concevoir des rues conviviales comportant une signalisation claire et des renseignements sur place afin d'encourager la planification de déplacements et d'explorations à pied
- Mettre en valeur et entretenir des espaces verts urbains et des cours d'eau de très bonne qualité et entièrement accessibles

3. Intégration améliorée des réseaux

Les collectivités ont le droit à un réseau de chemins pédestres interreliés, directs et faciles qui sont sécurisés, agréables, attrayants et bien entretenus, et qui relient les domiciles, les magasins, les écoles, les parcs, les stations de correspondance du transport en commun, les espaces verts et d'autres destinations importantes.

MESURES

- Construire et entretenir des réseaux de chemins pédestres de grande qualité, interreliés, fonctionnels et sécurisés entre les domiciles et les destinations locales, qui satisfont les besoins des collectivités
- Fournir un service de transport public intégré, élaboré et bien équipé avec des véhicules entièrement accessibles pour tous les usagers éventuels
- Concevoir des arrêts et des stations de correspondance ayant des accès faciles, sécurisés et pratiques et des renseignements à l'appui

4. Planification spatiale et d'utilisation du sol favorables

Les collectivités ont le droit d'avoir des attentes en matière de politiques de planification spatiale et d'utilisation du sol qui leur permettent de se rendre à pied vers la majorité des services et des installations qui font partie de leur quotidien, en maximisant les possibilités de marcher, en réduisant la dépendance aux voitures et en contribuant à la vie de la collectivité.

MESURES

- Mettre la marche au cœur de l'aménagement urbain. Donner la priorité aux moyens de transport lents comme la marche et le vélo plutôt qu'aux moyens rapides, et plus d'importance à la circulation locale qu'aux longs déplacements
- Améliorer l'utilisation du sol et la planification spatiale, en faisant en sorte que les nouvelles maisons et les nouveaux magasins, parcs d'affaire et arrêts des transports publics soient localisés et conçus pour que les personnes puissent s'y rendre à pied
- Réduire les contextes qui entraînent un style de vie dépendant de la voiture (réduire l'expansion tentaculaire, par exemple), réaménager les routes pour les adapter aux piétons et compléter les chemins pédestres existants afin de créer des réseaux prioritaires

5. Réduction des dangers de la route

Les collectivités ont le droit que leurs rues soient conçues afin d'éviter les accidents et qu'elles soient agréables, sécurisées et pratiques pour les piétons, particulièrement les enfants, les personnes âgées et les personnes aux capacités limitées.

MESURES

- Réduire les dangers que représentent les véhicules pour les piétons en gérant la circulation (en mettant en place des réductions de vitesse, par exemple), plutôt que d'isoler les piétons ou de réduire leurs mouvements
- Promouvoir une culture de conduite non hostile vis-à-vis des piétons grâce à des campagnes ciblées, et faire exécuter les règlements relatifs au trafic routier
- Réduire la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles, les rues commerçantes et autour des écoles
- Réduire les répercussions des routes saturées en installant suffisamment de traverses sécurisées, et en garantissant des temps d'attente les plus courts possibles et suffisamment de temps pour permettre aux piétons les plus lents de traverser
- Garantir que les installations conçues pour les cyclistes et les autres moyens de transport non motorisés ne compromettent pas la sécurité et la commodité des piétons

6. Moins de délits et de peur de délits

Les collectivités ont le droit de s'attendre à un environnement urbain élaboré, entretenu et surveillé afin de réduire les délits et la peur de ces derniers.

MESURES

- Garantir que les bâtiments disposent de vues et d'activités au niveau de la rue afin d'encourager la surveillance et la dissuasion des délits
- Mener des vérifications piétonnes le jour et la nuit afin d'identifier les sujets de préoccupation concernant la sécurité personnelle, et cibler ensuite les zones à améliorer (avec des éclairages plus forts et des champs de vision plus clairs, par exemple)
- Mettre la formation et l'information à la disposition des professionnels du transport afin de les sensibiliser davantage aux préoccupations des piétons; ces préoccupations concernent la sécurité personnelle des piétons, et les répercussions que de telles préoccupations ont sur leur décision de marcher ou pas

7. Des autorités plus à l'écoute

Les collectivités ont le droit d'attendre des autorités qu'elles fournissent du soutien et qu'elles protègent leur capacité et leur choix de marcher.

MESURES

- S'engager à respecter un plan d'action concis et complet en faveur de la marche, visant à fixer des objectifs, à garantir le soutien des intervenants et à guider l'investissement pour y inclure les mesures suivantes :
- Faire participer tous les organismes pertinents (surtout ceux liés aux transports, à la planification, à la santé, à l'éducation et à la police) à tous les niveaux, afin de reconnaître l'importance du soutien et de la promotion de la marche et d'encourager des mesures et des politiques complémentaires
- Consulter régulièrement les organismes locaux qui représentent les piétons et d'autres groupes pertinents, y compris les jeunes, les personnes âgées et ceux dont les capacités sont limitées
- Rassembler les données quantitatives et qualitatives concernant la marche (y compris les motivations et les objectifs des déplacements, le nombre de déplacements, les étapes

de déplacement, le temps et la distance parcourus, le temps passé dans les espaces publics et les niveaux de satisfaction)

- Intégrer la marche à la formation et au perfectionnement professionnel continu des agents des transports et de la sécurité routière, des professionnels de la santé et des urbanistes, en particulier
- Fournir en permanence les ressources nécessaires afin de mettre en place le plan d'action adopté
- Mettre en place des projets pilotes afin de faire progresser les pratiques exemplaires et soutenir la recherche en proposant d'en faire des études de cas et en diffusant largement l'expérience locale
- Évaluer le succès des programmes en examinant et en comparant les données antérieures, avant, pendant et après leur mise en place

8. La culture de la marche

Les collectivités ont le droit d'avoir des renseignements récents, de bonne qualité et accessibles concernant les endroits où les gens peuvent se rendre et la qualité de l'expérience. Les gens devraient avoir la possibilité de promouvoir et de pratiquer la marche comme partie intégrante de leur vie sociale, culturelle et politique quotidienne.

MESURES

- Encourager de manière active tous les membres de la collectivité à marcher où et dès qu'ils le peuvent et que cela fasse partie de leur vie quotidienne, en élaborant des renseignements créatifs et ciblés réguliers de manière que cela réponde à leurs besoins personnels et que cela engage du soutien personnel
- Créer une image positive de la marche en la célébrant comme partie intégrante du patrimoine culturel et comme événement culturel, par exemple en architecture, dans les expositions artistiques, dans les cinémas, dans les œuvres littéraires, dans la photographie et dans les animations de rue
- Fournir des renseignements et des systèmes de signalisation cohérents et logiques afin de soutenir l'exploration et la découverte à pied, y compris en ce qui a trait aux connexions vers les transports publics
- Attribuer une récompense financière aux personnes qui marchent plus, par le biais de primes accordées par les entreprises locales, les lieux de travail et le gouvernement

MESURES SUPPLÉMENTAIRES

Il peut y avoir des besoins ou des circonstances qui nécessitent des mesures supplémentaires. Ces circonstances peuvent être indiquées dans l'espace mis à disposition ci-dessous.